

Belgian Ships Archive



Driemaandelijks maritiem magazine
3^{de} jaargang [oktober-december]

Verantwoordelijke uitgever: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw,
Letlandstraat 2, 2030 Antwerpen
Ondernemingsnummer 0820.847.256

Voorwoord

Beste lezer

Sinterklaas bracht bij ons wat lekkers daarom dachten wij u ook iets te geven aan onze leden rond deze heuglijke tijd: ons 12^{de} (**gratis, digitaal (pdf) magazine voor onze leden**), weer zoals steeds goedgevuld en nog altijd het hebbedingetje voor onze leden die er met vol enthousiasme naar uitkijken.

Zoals reeds in de voorgaande nummers vermeld blijven we vragen om de hulp van onze leden of andere mensen die voor ons artikels willen schrijven, onderwerpen aanbrengen of scheepslijsten maken. Drie maanden zijn kort om steeds zelf het magazine te blijven vullen met maar enkele mensen.

Herhaling: Lijsten van schepen, waar er al een heel aantal van verschenen zijn in onze vorige nummers kunnen soms foutieve gegevens bevatten, alsook tekortkomingen. Daarom vragen wij aan onze lezers aanpassingen, verbeteringen en eventueel andere opmerkingen steeds aan ons te laten weten via ons mail adres.

De lezers zullen merken dan het artikel over Flandria afgewerkt is, zodoende er nog één lang lopend project bezig is, namelijk de URS, wat is onze volgende nummers verder verwerkt zal worden.

Er zullen ook tal van nieuwe initiatieven genomen worden zoals onder andere bijeenkomsten, vergaderingen, happenings en deze zullen georganiseerd worden in ons nieuwe clubhuis. Hiervan zullen wij jullie via deze weg zo goed mogelijk op de hoogte houden.

Verder wensen wij jullie alvast veel plezier met ons twaalfde exemplaar van ons magazine dat weer boordevol maritiem nieuws staat.

Er wordt deze maand gewerkt aan onze archiefsite zodoende dat er tegen eind december begin januari hierop een groot deel meer informatie te vinden zal zijn.

Alle communicatie omtrent ons magazine kan steeds via ons email adres:

wilfran35@hotmail.com

De redactie

B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw

Niet leden kunnen een jaarlijks abonnement onderschrijven. De prijs hiervoor bedraagt €30 voor 4 nummers per jaar in een digitaal kopie (pdf) en €60 voor 4 nummers per jaar op een papieren versie (gratis verzonden binnen België, voor het buitenland bedraagt het abonnement €75). De bijdrage kan gestort worden via onze Argenta rekening nr. BE40 9730 7806 8563 met vermelding van uw naam en adres en het gekozen item.

Leden kunnen ook per jaar inschrijven op een abonnement op een papieren versie. De prijs hiervoor bedraagt €30 voor 4 nummers per jaar (Gratis verzonden binnen België, voor het buitenland bedraagt het abonnement €36)
De bijdrage kan gestort worden via onze Argenta rekening nr. BE40 9730 7806 8563 met vermelding van uw naam en adres en het gekozen item.

Voor extra informatie op een van deze abonnementen:

wilfran35@hotmail.com

Clubnieuws

Ons lokaal: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw
Letlandstraat 2, 2030 Antwerpen
Telefoon: gsm Frans Verhoeven: 0484/366.099
gsm Jos Houtters: 0470/635.668
vast Jos Houtters: 03/827.64.32



Openingsuren:

Doorlopend en/of op Afspraak van maandag tot en met zondag, U kan steeds telefonisch contact opnemen met Dhr. Frans Verhoeven en/of Dhr. Houtters Jos.

Alle gepubliceerde gegevens in dit magazine zijn copyright. Geen enkel deel mag worden gereproduceerd in welke vorm tenzij goedgekeurd, schriftelijk, door de uitgever of de auteur.

Artikels, scheepslijsten en foto's zijn geschreven, samengesteld of opgesteld onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van hun auteurs, die blijven de eigenaars van hun bijdrage.

Alle correspondentie in verband met dit magazine dient te worden gericht tot de uitgever of de auteur van de artikels, scheepslijsten of foto's.

De Belgian Ships Archive (B.S.A.) is een tijdschrift, uitgegeven door en voor rekening van schepen enthousiastelingen. Haar voornaamste doel is om maritieme informatie, te registreren bij voorkeur maar niet uitsluitend, van de Belgische nautische scène, deze te promoten en maritiem historisch onderzoek te bevorderen.

Verantwoordelijke: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw
Letlandstraat 2, 2030 Antwerpen
Ondernemingsnummer 0820.847.256

Aanvullingen & verbeteringen vorige magazines (by wilfran)

BSA-magazine 3 p.10: Scheepslijst 6

Flandria II

IMO 7736309

From 1954 upwards

Also called 'Flandria 2'

1954-1998 'Flandria II' Interprovinciale Stoombootdienst Flandria, Antwerpen /Be

First mentionned in O.L. January 1973

164 Brt 76 Nrt 660 PK

1980 re-engined 340 ehp

1994 250 PK

Not mentionned in O.L. January 1996 & January 1997

1998-2001 'Flandria II' Antwerp Dredging N.V., Antwerpen /Be

Not mentionned in O.L. January 2001

2001-2012 (not certain, maybe 2011) 'Antverpia 2' Antwerp Dredging N.V., Antwerpen /Be

O.L. January 2004 69.47 ton Dwt in sweet water

Not mentionned in O.L. January 2009

2012-???? 'Zambezi' Brand Peter, Lanaken /Be

FFW

BSA-magazine 10 p.7:

SV. Georgiy Pobedonosets, SV. Knyaz Vladimir en Svyatitel Aleksiy zijn vrachtschip & containerschip in plaats van vrachtschip

Belgische koopvaardij

Wijzigingen in onze koopvaardijvloot van 19 juni tot en met 16 oktober 2012 (by wilfran)

ELVERSELE gastanker, eigendom van Exmar Shipping N.V. uit Antwerpen – doorhaling inschrijving rompbevrachtingsregister op 02/07/2012.

EXCALIBUR gastanker, eigendom van de Lloyds (Nimrod) Machinery Finance Ltd., London /UK (exploitant: Exmar Shipmanagement N.V. uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV 337 (vorige zeebrief vervallen).

EXCEL gastanker, eigendom van de Tranquility Leasing Ltd., London /UK (exploitant: Exmar Shipmanagement N.V. uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV 338 (vorige zeebrief vervallen).

EXCELERATE gastanker, eigendom van Excelerate N.V. uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV 342 (vorige zeebrief vervallen).

EXCELLENCE gastanker, eigendom van de Maya Maritime N.V. uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV 343 (vorige zeebrief vervallen).

LAKE DOLPHIN bulkcarrier, eigendom van de Green Dolphin Shipping Ltd., Hong Kong (Exploitant: CMB N.V. uit Antwerpen) – nieuwe exploitant, zeebrief nr. KV 340, uitgereikt op 16/08/12 (voorheen exploitant Anglo-Eastern (Antwerp) N.V. uit Wilrijk – rompbevrachter China King Shipping Ltd., Hong Kong).

ONIKS vrachtschip, eigendom van de Volga-Baltic Ship 7 Ltd., Valetta, Malta (rompbevrachting N.V. Inok Shipping – Antwerpen) – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 339, uitgereikt op 02/07/12.

RUSICH-8 vrachtschip, eigendom van de Rusich-8 Ltd. uit Valetta /Malta, rompbevrachter N.V. Inok Shipping uit Antwerpen – doorhaling inschrijving rompbevrachtingsregister op 19/06/2012.

RUSICH-10 vrachtschip, eigendom van de Rusich-10 Ltd. uit Valetta /Malta, rompbevrachter N.V. Inok Shipping uit Antwerpen – doorhaling inschrijving rompbevrachtingsregister op 10/07/2012.

SERDOLIK vrachtschip, eigendom van de Volga-Baltic Ship 8 Ltd., Valetta, Malta (rompbevrachting N.V. Inok Shipping – Antwerpen) – nieuwe aanwinst, zeebrief nr. KV 341, uitgereikt op 03/09/12.

SV. APOSTOL ANDREY vrachtschip & containerschip, eigendom van de Valday -1 Ltd. uit Valletta, Malta, (manager N.V. Inok Shipping, Antwerpen) – doorhaling inschrijving rompbevrachtingsregister op 05/07/2012.

TIELRODE gastanker, eigendom van Exmar Shipping N.V. uit Antwerpen – doorhaling inschrijving rompbevrachtingsregister op 08/08/2012.

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Onze oude glorie

Alfred Kreglinger

Steamship Steel

Built in 1909 by Osbourne, Graham & Co., Hylton, Sunderland /UK(Yd N°148)

cost 2.000.000 Frs

994.29 Brt 793 under deck 699.85 Nrt 1500 Dwt

63,96 m l x 10,14 m br x 4,1 m dg (210.5 x 33.2 x 13.6 ft)

T 3 cyl 16", 27" & 44"-30" 106 Nhp 600 lhp by Richardsons, Westgarth & Co., Ltd., Sunderland /UK

1 deck 2 masts

1 screw

Completed 07.1909



21.08.1909-03.05.1916 'Alfred Kreglinger' Compagnie Belge-Scandinave de
Navigation à Vapeur S.A., Antwerpen /Be
(Alfred Christensen & Co., Copenhagen /Da)

(International code: MBCT)

Note: Managers: Alfred Christensen & Co., Copenhagen /Da not Harry E. Christensen

Certificat de jaugeage n°364 du 19.08.1909

Lettre de mer n°113 du 21.08.1909

Note: Certificate of Registry was issued on 20.8.1909 for 4 years and for a further period of two years should the vessel in the meanwhile not have touched at a Belgian port.

En 1915 bloqué un temps à Rouen car doute sur la nationalité du navire. Certificat expiré le 20.8.1915

N'a pas fait escale dans un port belge en six ans.

Following from British Consul, Rouen, dated 14 th (August 1915). Suspicion is attached by British Military Authorities to Belgian ss Alfred Kreglinger, sailed Aug. 7th Rouen to Newcastle. Owner appears doubtful, in addition to which no member of crew is a Belgian.

Register expires Aug 20th. This vessel belongs to Compagnie Belge Scandinave de Navigation à Vapeur. Vessel should be carefully examined, nationality of crew verified, report wired to Admiralty; ship not to be released till you are satisfied that she is free from suspicion.

My despatch separate Aug 21st: steamer having given bail (?) 50000 francs has been given by Belgian Gvt: provisional register available 15 days only for purpose allowing steamer sailing to-day proceed Newport, load cargo and return Rouen.

C. C. Golderman (danois), équipage: scandinaves, espagnols, portugais etc mais pas de belge !

03.05.1916-28.01.1930 'Pervyse' Messageries Maritimes Belges S.A., Antwerpen /Be
(F. Alexander & Fils, Antwerpen /Be mgrs)

Note: Devenu Pervyse le 3 mai 1916

Lettre de mer n°A.15 du 16.03.1916

Lettre de mer n°242 du 29.04.1920

30.06.1922 (International code: MBFI)

Lettre de mer n°179 du 04.04.1924

Note: Echo du 10.6.1925: steamer belge PERVYSE, c. Meier, est arrivé à Ostende le 30 venant de Leith avec charbon

Lettre de mer n°179 du 10.04.1928

28.01.30-1937 'Easingwold' Atkinson & Prickett Ltd., Hull /UK

1937-27.02.1941 'Stanwold' Stanhope Steamship Co. Ltd., London /UK
(J.A. Billmeir & C°Ltd, mgrs)

1019 Brt 603 Nrt

15.09.1940 damaged by Ac/B at Southampton

27.02.1941 Missing when last sighted, voyage Shields-Cowes with coal. War loss, cause unknown, that day 10 miles WSW of Selsey Bill. No survivors.

Sources: Eigen archief, BSA-Archief, Maurice Voss, Officiële Lijsten Belgische Koopvaardij

Zee duwvaart een interessant experiment

1969 Europese primeur van Belgische scheepvaart

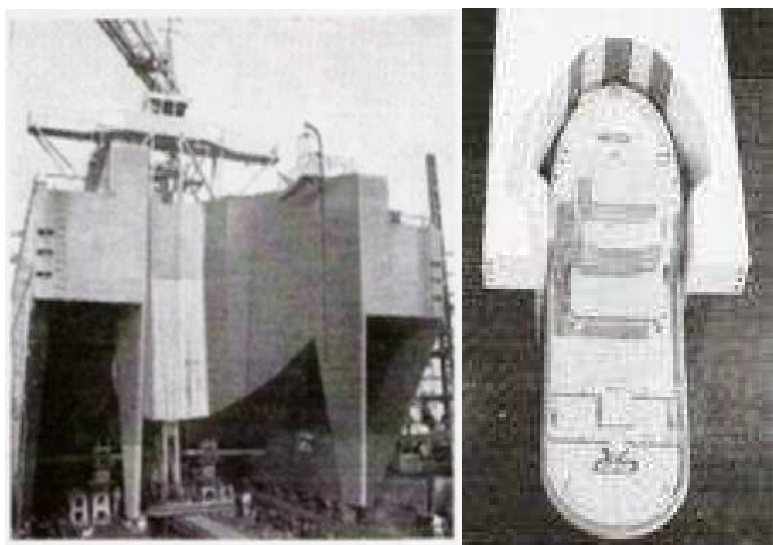
Een kenmerk, van de Belgische scheepvaart is, dat ze zich niet zó vlug op nieuwe wegen beweegt. Men is voorzichtig. Daarom wordt het de Belgische reder zowel ter - binnen-, Rijn-, kust- als zeevaart - wel eens aangewreven, dat hij té traditioneel is, een goede uitvoerder en navolger, maar géén initiatiefnemer.

Experimenten zijn uiterst zeldzaam. Hier echter een voorbeeld van een belangrijk initiatief, genomen door twee Antwerpse rederijen, de N.V. Exmar en de N.V. Unie van Redding- en sleepdienst.

Voor de regelmatige aanvoer van kolen vanuit Poolse havens naar Zeebrugge werd bij de NV. Boelwerf te Temse een order geplaatst voor de bouw van 4 zgn. zeelichters, schepen zonder voortstuwingsinstallatie. De benaming "zeelichter" is hier misleidend, omdat het hier gaat om eenheden met een draagvermogen van circa 13.500 ton (van 1.016kg).

Houden we het bij het Engelse "sea barge". Het project berust op de overweging dat de twee kostbaarste factoren bij de exploitatie van een schip tijdens de havenligdagen zijn: de bemanning en de machine. Wanneer men echter het schip gaat beschouwen louter als drager van de lading, gescheiden van machines en bemanning, dan zijn er andere mogelijkheden. Met name de duwvaart. Als de duwvaart op de rivieren nieuwe mogelijkheden biedt, kan deze techniek eveneens op zee worden toegepast. Dit is de grondgedachte van dit project.

Een zeewaardig schip bouwen dus, waarvan het achterschip aangepast is aan de duwvaart. Dit betekent o.m. ook het bouwen van speciaal voor dit doel aangepaste sleep/duwboten. Hiervoor is reeds gezorgd; het zijn de eenheden 'Sea Horse' en 'Sea Lion', (elk 3.000 PK), die voor rekening van bovengenoemde U.R.S. in het midden van 1969 door Boelwerf werden opgeleverd.



Deze maquette toont hoe de als duweenheid dienende sleepboot in het achterschip van de sea barge past. Door het opstaande afweerscherp van de notch is besturing vanuit de stuurhut van de duwboot onmogelijk.

Het achterschip van de sea barge; men ziet duidelijk de "notch" waarin de duwboot voor een flink gedeelte verdwijnt, evenals de vaste scheggen. Deze moeten o.m. verhinderen dat de barge te veel zou gieren tijdens het slepen bij ruwe zee.

Wanneer men ervan uitgaat dat de voortstuwingsinstallatie en de bemanning van de sea barge op de sleepboot geconcentreerd zijn – aldus de promotors – dan kan men zich het

volgende voorstellen: de sea barge wordt vanuit de thuishaven (= loshaven) door een sleper/duwer naar de laadhaven gebracht. Ter bestemming aangekomen, wordt het schip door de sleepboot verlaten en zorgt een walploeg voor de rest.



Men ziet hoe de duwboot in het achterschip van de sea barge wordt ingemeerd: een aan de zijwand bevestigde staaldraad, van een "rekker" voorzien, loopt over het achterschip van de sleepboot en wordt bediend door een sleeplier aan de andere zijde van de sleepboot. Hetzelfde geschiedt met de andere meerdraad

De sleepboten 'Sea Horse' en 'Sea Lion' werden met speciale rolkopfenders uitgerust, teneinde de op en neergaande beweging van de sleepboot in de notch te kunnen opvangen.



De sleepboot neemt op zijn terugreis een geladen sea barge mee en vindt in de loshaven een derde, ledige barge die hij vervolgens weer naar de laadhaven brengt. Zodoende wordt door de sleepboot praktisch geen tijd verloren. De vergelijking van eenzelfde operatie met 3 "klassieke" schepen met hun 3 voortstuwingsinstallaties en met 3 volledige bemanningen duidt onmiddellijk op de economische aantrekkelijkheid van deze onderneming zelfs indien de snelheid van de overvaart kleiner blijft.



De barge "Zeebrugge" even voor de tewaterlating; van een "lichter" is zoals duidelijk blijkt geen sprake.

Begin november vorig jaar liep op de werf met goed gevolg de eerste sea barge van stapel; het was de 'Zeebrugge' (yard nr. 1460) voor rekening van N.V. Exmar.

In maart a.s. gaat voor rekening van de Unie van Redding- en Sleepdienst de 'Nieuwpoort' te water, terwijl in augustus en tegen het einde van dit jaar respectievelijk de eenheden 'Heist' en 'Knokke' opgeleverd zullen worden, eveneens voor rekening van de NV. Exmar.

De voornaamste kenmerken van deze sea barges zijn

Zie verder scheepslijst N° 18

Ander installaties

Zie verder scheepslijst N° 18



De grote insnede (of "notch") in het achterschip van de sea barge is bedoeld voor het inmèren van de sleepboot tijdens de duwvaart, die volgens gedane modelproeven tot windkracht 6 kan worden toegepast alsook bij het in - en uitvaren der havens. Aldus vormen de sea barge en de sleepboot als het ware één enkel schip, waarvan de totale lengte 135,76 m bedraagt.

Om het gieren achter de sleepboot te vermijden, ook het klassieke roer ontbreekt, werden aan het achterschip van de sea barge 4 vaste scheggen aangebracht waarbij de sleepboot tot bijna aan zijn middenschip in de notch "ingeriemd" zit (zie foto).

- de navigatie van het konvooi geschiedt vanaf een kleine brug op de barge, aangezien men vanuit het stuurhuis van de sleepboot geen uitzicht heeft.
- De voortstuwing en roerinstallatie van de duwboot worden op afstand bediend, hetzelfde gebeurt met de ankerlieren.

De "notch" werd zó ontworpen, dat ze eventueel vergroot kan worden, indien de praktijk mocht uitwijzen dat de sleepboten 'Sea Horse' en 'Sea Lion' niet voldoende vermogen opleverden om het konvooi veilig te besturen, dan zouden ze vervangen worden door eenheden van een groter type met een vermogen van 4.000 PK of meer.

De bemanning, deze omvat voor het totale konvooi, slechts 10 man. Gerekruteerd uit de grote vaart, zullen ze onder commando staan van koopvaardijgezagvoerders.

In de praktijk zal het er als volgt aan toe gaan: een sea barge verlaat bv. de haven van Zeebrugge, met de sleepboot achteraan (of achterin) in de rol van duwboot. Wordt de

deining te zwaar, het is duidelijk dat de sleepboot hierop geheel anders zal reageren dan de veel grotere sea barge, dan verlaat de duwboot de notch, om onmiddellijk zijn taak als sleepboot te gaan vervullen.

Immers, bij het vertrek werd de sleepdraad reeds bevestigd. Tijdens het slepen zal de barge volledig onbemand varen (navigatie, lichten e. d. worden automatisch ontstoken). Het traject Zeebrugge-Polen, ongeveer 620 mijl, moet kunnen worden volbracht binnen vier dagen. gerekend naar een gemiddelde uursnelheid van 6,5 knoop. Volgens model proeven zal de gemiddelde snelheid per uur 8 knopen moeten bedragen tijdens de duwvaart en 6,5 knopen tijdens het slepen.

Naar verluidt moeten, voor de bevoorrading van de cokesfabriek te Lissewege, gedurende vijf jaar 350.000 ton kolen per jaar aangevoerd worden. Als de vier sea barges in de vaart zijn, zal er om de vier dagen een dergelijk konvooi in de haven van Stettin arriveren.

Bij het ontwerpen van de barges heeft men terdege rekening moeten houden met de afmetingen en diepgang van de zeesluis te Zeebrugge.

De barges, evenals de sleepboten, zullen technisch beheerd worden door de N.V. UBEM, die zulks reeds Voor een vijftiental andere zeeschepen doet.

Begrijpelijk dat de verwachtingen voor dit initiatief hoog waren, wanneer dit artikel verscheen, wisten de promotors reeds waar ze met hun (Europese) primeur aan toe waren. Maar het project kende echter maar een verdeeld succes en de sea barges werden al snel van de hand gedaan. De 'Knokke' werd voor deze reden zelfs nooit gebouwd.

Tot nu toe werd deze vervoertechniek slechts in de Verenigde Staten en Japan in de kustvaart met succes toegepast.

Scheepslijst N°18

Lijst in volgorde van in dienst name

Zeebrugge

Sea barge (zeelichter)

Wordt vooropgesteld dat dit het 1^{ste} multipacketschip op de wereld is

Gebouwd in 1969 bij Boel & Zn, Temse /Be (Yd N° 146 0)

6554 Brt 5556 Nrt 13980 Dwt (13.500 ton van 1.016 kg laadruiminhoud graan)

115,00 (115,80 LOA) x 12,25 (19,30 BOA) x 9,20 m

4 General Motors Company-Diesels van 74 PK en 2.000 t/m

1 General Motors Company haven groep 58 PK van 1.500 t/m met alternator van 40 kW

Iron ballastpompen 300 m3/uur, 30 PK en 2.000 t/m

1 Iron algemene dienstpomp 90/130 m3/uur, 27,5/29 PK en 2.000 t/m, 2 hydraulische

Hatlapa voor ankerlieren, 3 hydraulische Hatlapa verhaal lieren van 10 ton, 1 gasolie

trimpomp 60 m 3/u 10 PK, 1 Decca radar en 1 radio zend- en ontvangstinstallatie.

Er zijn verblijven voor 3 bemanningsleden.

Investering per barge was 56 miljoen bfr.

21.04.1969 kiel gelegd

10.11.1969 tewaterlating

21.11.1969 proefvaarten

21.11.1969 afgeleverd

21.11.1969-30.11.1973 'Zeebrugge' Exmar N.V., Zeebrugge /Be (UBEM, mgr)
(roepnaam ONZF)
01.03.1970 1ste reis met de duw/sleepboot 'Sea Horse'
2^{de} kwartaal 1972-30.11.1973 opgelegd
30.11.1973 verkocht
30.11.1973-1978 'Sea Horse' Egret Shipping Corporation, Monrovia /Li



1978-???? 'Cavalo Do Mar' Socarmar EP, Barreiro /Por
Ingezet voor het vervoer van granen tussen Lissabon en Leixoes
Na 1978 (waarschijnlijk eind jaren 80) in gebruik te Stavanger als concrete blender voor de Statfjord olieplatforms. Nadien in Stavanger opgelegd.
05.2001 in Rotterdam (nog steeds onder dezelfde naam). Alle delen bovendeks gesloopt
01.2003 naar Ridderkerk gesleept
Note: On the 30 April 2003 the sea-going barge Cavalo do Mar grounded in the entrance of the Botlek. She was towed/pushed by an inland pushing tug. She stayed around from 8:00 in the morning till 15:00 in the afternoon. Just in front of the pilot office.
11.2005 van Rotterdam naar Qatar na geschilderd te zijn in DEME kleuren, en kraan geplaatst



FFW

Nieuwpoort

Sea barge (zeelichter)
Gebouwd in 1969-1970 bij Boel & Zn, Temse /Be (Yd N°1461)
6554 Brt 5556 Nrt 13980 Dwt (13.500 ton van 1.016 kg laadruiminhoud graan)
115,00 (115,80 LOA) x 12,25 (19,30 BOA) x 9,20 m
4 General Motors Company-Diesels van 74 PK en 2.000 t/m
1 General Motors Company haven groep 58 PK van 1.500 t/m met alternator van 40 kW
Iron ballastpompen 300 m3/uur, 30 PK en 2.000 t/m
1 Iron algemene dienstpomp 90/130 m3/uur, 27,5/29 PK en 2.000 t/m, 2 hydraulische Hatlapa voor ankerlieren, 3 hydraulische Hatlapa verhaal lieren van 10 ton, 1 gasolie trimpomp 60 m 3/u 10 PK, 1 Decca radar en 1 radio zend- en ontvangstinstallatie.
Er zijn verblijven voor 3 bemanningsleden.
Investering per barge was 56 miljoen bfr.

13.11.1969 kiel gelegd
26.06.1970 tewaterlating
10.07.1970 proefvaarten
10.07.1970 afgeleverd
11.07.1970-30.11.1973 'Nieuwpoort' Union de Remorquage et de Sauvetage S.A.,
Zeebrugge /Be, (UBEM, mgr)



(roepnaam ONNI)
30.11.1973 sold
30.11.1973-1978 'Sea Cat' Egret Shipping Corporation, Monrovia /Li
In aanvaring geweest met Duitse sleepboot Bugsier 27 in Brunsbittel Duitsland. De
Bugsier 27 zonk. (3 bemanningsleden van de sleepboot zijn hierbij omgekomen)
1978-1984 'Gato Do Mar' Socarmar EP, Barreiro /Por
1984-09.1999 Ile Sous Le Vent, ?????, Le Havre /St Vincent
Omgebouwd tot een drijvende visfabriek bij scheepswerf Siren in Le Havre /Fr
03.1997 naar Falmouth gesleept door Britse sleepboot 'Towing Witch'
26.03.1997-15.09.1999 opgelegd in de rivier Fal in Tolverne nabij Lamouth Creek,
Falmouth
09.1999-2001 'Le Vent' McKeil Marine Ltd., Hamilton, Ontario /Ca
15.09.1999 naar Falmouth dokken gesleept
03.10.1999-06.10.1999 terug zeewaardig gemaakt in de droogdokken op de County werf te
Falmouth (note: There tonnes of marine crustations were removed in preparation for a tow across the
Atlantic Ocean. In the growth had been left on the hull it would have slowed the tow down and possibly cause
the tug to run out of fuel)
06.10.1999 door sleepboot 'Ocean Wrestler' naar Canada gesleept
05.11.1999-2001 aangekomen in Hamilton, Canada
Opgelegd op de werf van de nieuwe eigenaar
Herfst 2001- lente 2002 gestript van alles bovendeks en verbouwd tot tank barge
(doublehull), bij Port Weller Dry Docks and Heddle Marine Services, Ontario /Ca
05.2002 proefvaarten
Note: De barge is geclasseerd bij Lloyd's Register of Shipping als "100A1 Double Hull Oil Barge" met
bijkomende notatie "Pushed".)
05.2002-2005 'McCleary's Spirit' McKeil Marine Ltd., Hamilton, Ontario /Ca
6888 Brt 4185 Nrt 18760 Dwt in zoutwater/ 19162 Dwt in zoetwater
2005-???? 'McCleary's Spirit' K-Sea Canada Corporation, Halifax /Ca
(mgr. McKeil Marine Ltd., Hamilton, Ontario /Ca)
(gecharterd aan Petro-Nav, Inc., Montreal, Quebec /Ca)
07.2012 opgelegd en voor verkoop aangeboden
FFW



Heist

Sea barge (zeelichter)

Gebouwd in 1970-1971 bij Boel & Zn, Temse /Be (Yd N°1462)

6554 Brt 5556 Nrt 13980 Dwt (13.500 ton van 1.016 kg laadruiminhoud graan)

115,00 (115,80 LOA) x 12,25 (19,30 BOA) x 9,20 m

4 General Motors Company-Diesels van 74 PK en 2.000 t/m

1 General Motors Company haven groep 58 PK van 1.500 t/m met alternator van 40 kW

Iron ballastpompen 300 m3/uur, 30 PK en 2.000 t/m

1 Iron algemene dienstpomp 90/130 m3/uur, 27,5/29 PK en 2.000 t/m, 2 hydraulische

Hatlapa voor ankerlieren, 3 hydraulische Hatlapa verhaal lieren van 10 ton, 1 gasolie

trimpomp 60 m 3/u 10 PK, 1 Decca radar en 1 radio zend- en ontvangstinstallatie.

Er zijn verblijven voor 3 bemanningsleden.

Investering per barge was 56 miljoen bfr.

27.07.1970 kiel gelegd

26.04.1971 tewaterlating

17.05.1971 proefvaarten

19.05.1971 afgeleverd

19.05.1971-30.11.1973 'Heist' Exmar N.V & Cobelfret N.V., Zeebrugge /Be (UBEM, mgr)
(roepnaam ONHF)

20.05.1971 1ste reis

2^{de} kwartaal 1972-30.11.1973 opgelegd

30.11.1973 verkocht

30.11.1973-1978 'Sea Leopard' Egret Shipping Corporation, Monrovia /Li

1978-1988 'Leopardo Do Mar' Socarmar EP, Barreiro /Por



1988-08.2005 'Leopardo Do Mar' Socofag (filiaal Glon-Sanders groep), Saint-Gérand,
Pontivy (Morbihan) /Fr

1988-1990 depotschip in Brest

1990 fabriek op schip geïnstalleerd

1990-08.2005 fabriekschip (verwerkt 1000 ton dieren voeding per dag), ligging bassin de Méan in St. Nazaire

Note: Il faisait quasiment partie du décor. Quinze ans que le navire usine était amarré dans le bassin de Méan. Le Leopardo do Mar a définitivement quitté Saint-Nazaire ce mois-ci. Si sa silhouette, peu élégante il faut l'avouer, était caractéristique, les activités du bord étaient quant à elles plutôt méconnues. Exploité par la société Socofag, la barge produisait des aliments pour bétail. Plusieurs chaînes de fabrication produisaient différents produits comme l'AROFAR (tourteau d'arachide), le PROPAC (tourteau de soja) et le SOCOLIN (contenant des graines de lin). Tous ces produits faisaient l'objet de contrôles très strictes, tant sur la matière première que sur le produit fini. La ligne de production était d'ailleurs certifiée ISO 9001. L'entreprise avait choisi Saint-Nazaire du fait de la proximité avec les structures de réception en matières premières venant d'Afrique, d'Amérique et d'Asie. Dans les années 2001 et 2002, le départ du Leopardo do Mar avait souvent été évoqué. A l'époque, le manque de quais dans le bassin, consécutif à la construction à la chaîne de paquebots, était un vrai problème. Le navire usine était pourtant resté, jusqu'à ce qu'il soit récemment racheté par une filiale de Cargill, géant mondial de l'agroalimentaire. Il sera désormais exploité en Italie. Les capacités de production du Leopardo sont de l'ordre de 1000 tonnes de granulés par jour.

08.2005 in droogdok in St. Nazaire voor verkoop

08.2005 naar Venetië gesleept door Deense sleepboot Susanne A

27.08.2005 vertrokken uit St. Nazaire

08.2005-???? 'Leopardo Do Mar' Cargill's subsidiary company, Venetië /It

09.2005 Afbraak fabriek van Socofag begonnen

FFW

Knokke

Besteld bij Boel & Zn, Temse /Be maar nooit gebouwd

Voorbehouden (Yd N°1463)

6554 Brt

S.A. Exmar (UBEM, mgr)

De sleepboten

Sea Horse

zie scheepslijst n°14 Union de Remorquage et de Salvatage S.A., Antwerpen, BSA-magazine 10 p. 28

Sea Lion

zie scheepslijst n°14 Union de Remorquage et de Salvatage S.A., Antwerpen, BSA-magazine 10 p. 28-29

Aanvullingen & verbeteringen 'Sea Lion':

26/07/1974-28/02/1997 'Sea Lion' Unie van Redding- en Sleepdienst N.V. (URS), Antwerpen /Be

1975 motor: 2 x 4 SA 8 cyl 230 x 270 MWM TBD440-8 2500 Hp (1838 Kw) bij Motoren Werke, Mannheim A.G., Mannheim /Ge

14 kn

gebruikt in Zeebrugge

28/02/1997-???? 'Avantage' Remorquage Maritime Mtl Inc., Montreal /Ca

03/1997 van Sloehaven (Vlissingen) naar Canada

25/04/1997 geregistreerd in Montreal /Ca

2012 in service

FFW

Bronnen:

Eigen archief

Artikel Paul Kloek

Voor verzorgd
drukwerk...



Grote Markt 30 • 9120 Beveren • Tel. 03/775 80 38
Fax 03/755 31 88 • E-mail : info@druckmertens.be

van vele voortstuwingssystemen, voorheen gebruikt in jet vliegtuigen, voor draagvleugelboten.

De eerste werden gelanceerd in 1962: 'Little Squirt', een 20-voet boot aangedreven door een water jet en 'High Point', een 110-voet onderzeebootjager met schroeven.

Een 71-voet, 57-ton patrouille kanonneerboot, de 'Tucumcari', te water gelaten in 1967, was de eerste grote draagvleugelboot die water jets in plaats van schroeven gebruikte als voortstuwing. Het kon vliegen over het water met meer dan 55 mph¹ in alle soorten weersomstandigheden.

De 'Tucumcari' werd effectief en succesvol gebruikt tijdens het Vietnam conflict en leidde tot de ontwikkeling van het eerste Patrol Hydrofoil Missile ship (PHM) voor de NAVO. Het eerste schip van het type 'Boeing 929' werd te water gelaten op 9 november 1974.

Zes PHM's, genaamd 'Pegasus', 'Taurus', 'Aquila', 'Aries', 'Gemini' en 'Hercules', behorende tot de 'Pegasus class' werden gebouwd door Boeing. De 131-voet PHM was bewapend met 8 Harpoen anti-scheeps raketten, een snelvuur 75 mm kanon, het Rapid Bloom Offboard Chaff System en het vuur controle systeem MK-92.

De eerste uitvoering van deze draagvleugelboot met water jet voortstuwing voor passagiers, 'Jetfoil' genaamd, van het type 'Boeing 929-100' werd in april 1974 te water gelaten. De Jetfoil kan van 167 tot 400 passagiers vervoeren.

5 types jetfoils werden geprojecteerd op de werf van Boeing Marine Systems in Seattle, Washington /USA. Van het type 929-100, het eerste type, werden 10 boten gebouwd, bouwnummers 1-10. Hiervan werd er één (nl. 'Flying Princess') door onze R.M.T. (Regie voor Maritiem Transport) gehuurd voor een korte periode in 1980. Het tweede type, type 929-115, telde 13 exemplaren, bouwnummers 11-23. Hiervan werd er eveneens één (nl. 'Jetferry One') door onze R.M.T. gehuurd voor dezelfde korte periode in 1980, vooraleer er twee nieuwbouw jetfoils (nl. Prinses Stephanie & Prinsesse Clementine) door de R.M.T. werden besteld. Van het derde type, type 929-117, werd slechts één, bouwnummer 26, op de werf van Boeing gebouwd in de USA. Dit type werd verder onder licentie van Boeing gebouwd bij Kawasaki Heavy Industries Ltd., in Kobe Japan. Hier werden van dit type tussen 1988 en 1994 nog eens 15 jetfoils, bouwnummers 1-15, gebouwd vooraleer deze productielijn verkocht werd aan dit Japanse bedrijf. Het vierde type, type 929-119 (bouwnummers 24-25), en het vijfde type, type 929-120 (bouwnummers 27-28), bleken minder succesvol. Van beide werden er twee gebouwd, telkens voor de Indonesische marine. Ze werden oftewel direct opgelegd of niet afgebouwd. Ook werden er nog twee onder licentie van Boeing gebouwd bij Shanghai Simno Marine Ltd. in China, bouwnummers 1-2.

Nog een groot deel van deze jetfoils is heden ten dagen nog steeds in de vaart.

Wat volgt is een klein relaas met schepenlijst over het avontuur van de R.M.T. inzake het inzetten van jetfoils op de Kanaal verbindingen tussen Oostende en Dover (later Ramsgate).

De R.M.T. en zijn Jetfoils (by wilfran)

Op 27 mei 1978 'landde' de Britse hovercraft 'The Princess Anne' op het strand van

¹ mph snelheidswaarde mijl per uur

Oostende nabij de Thermen. Deze hydrofoil of luchtkussenboot van het type 'Super-4' kon 450 passagiers en 65 personenwagens vervoeren en deed over de afstand Dover-Oostende slechts 90 minuten. De directie van de R.M.T. maakte er een proefvaart mee. Het opzet ging echter niet door omdat er zagezegd geen belangstelling was van het Oostendse stadsbestuur (er diende enkel een betonnen weg aangelegd te worden op het strand). Twee jaar later, in 1980, zette de R.M.T. twee jetfoils (draagvleugelboten) in tussen Oostende en Londen. Het waren de gecharterde P&O jetfoils 'Jetferry One' en 'Flying Princess', die tot 250 passagiers konden vervoeren. Dagelijks waren er drie overvaarten in beide richtingen. In Oostende meerden ze aan in het Vuurtorendok. De passagiers werden per autobus van en naar het station gebracht. In 1981 schafte de R.M.T. twee nieuwe jetfoils aan, een verbeterde versie van de door P&O ingezette jetfoils. Ze kregen de namen 'Prinses Stephanie' en 'Princesse Clementine'. Ze boden plaats aan 316 passagiers en met 8 bemanningsleden voeren ze, of beter gezegd, vlogen ze naar Dover. Begin 1983 werd hiervoor te Vlissingen een nieuwe jetfoil terminal gebouwd. Het betrof in feite de omgebouwde mailboot 'Reine Astrid' (1957-58): voor- en achtersteven waren weggenomen, evenals de brug, de masten en de schoorsteen; de totale lengte bedroeg nog 85 meter.

Scheepslijst N° 17

Lijst van de in het artikel betrokken schepen in chronologische volgorde

O.L. Officiële lijst

L.R. Lloyds Register

The Princess Anne

Hovercraft



Testen uitgevoerd met dit type hovercraft. Testen niet als voldoende beschouwd en stad Oostende toonde weinig belangstelling in dit project.

Jetferry One

jetfoil Boeing type 929-115

Gecharterd van P&O gedurende een korte periode in 1980-1981 tot dat de 2 nieuw bestelde jetfoils in dienst kwamen

Flying Princess

jetfoil Boeing type 929-100 (eerste type Boeing jetfoils)

Gecharterd van P&O gedurende een korte periode in 1980-1981 tot dat de 2 nieuw bestelde jetfoils in dienst kwamen

Princesse Clementine

jetfoil Boeing type 929-115

IMO nr. 7932068

Gebouwd in 1980-1981 bij Boeing Marine Systems, Seattle, Washington /USA (Yd. Nr. 19)

289 Brt 257 Nrt 34 Dwt²

27,23 (LOA) x 9,02 (BOA) x 5,30³

2 Allison 501-KF⁴ gas turbine motoren met 2 Rocketdyne PJ-20 waterjet pompen, 9000 PK⁵

bij General Motors-Detroit, Allison Div., Indianapolis /USA

42 à 43 kn cruise snelheid 50 kn max

316 passengiers⁶

8 bemanning



Van Amerika naar Europa (Zeebrugge) gebracht met vrachtschip

07.05.1981 van Zeebrugge naar Ostend

31.05.1981-11.06.1998 'Prinses Clémentine' Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.),
Oostende /Be

(roepnaam ORAR)

14.08.1981 tijdens overtocht Calais-Dover in aanvaring met Zweeds vrachtschip 'Buenos Aires', lichte schade

Passagiers overgebracht op 'Prinses Stephanie'

Naar Oostende gesleept door Franse sleepboot



² bron O.L. 1983-1995, andere bron 288 Brt 224 Nrt 50 Dwt, bron L.R. 2006-2010 281 Brt 96 Nrt 50 Dwt

³ bron O.L. 1983-1995, andere bron 27,44 (21,04) x 9,15 x 1,90/5,20 x 2,65 m (de diepgang is bij gewone vaart in de haven 1,90 m en met de waterjets uitgestrekt 5,20 m), bron L.R. 2006-2010 27,44 (23,93) x 9,15/8,54 x xx x 2,65

⁴ soms 501K20(B), hier staat de 20 denkelijk voor de PJ-20 waterjet pompen

⁵ bron O.L. 1983-1995, andere bron 7400 SHP (5443 kW), O.L. na 1995 6618 PK

⁶ bron O.L. vanaf 1995 geeft 280 en later nog 273 passagiers

11.09.1981 terug in service
01.1986 herschilderd in Townsend-Thoresen kleuren en tekens
10.1987 Townsend-Thoresen kleuren en tekens verwijderd. Vaart verder zonder tekens tot januari 1988
01.1988 herschilderd in P&O kleuren
01.01.1991-11.02.1991 geen overtochten, drijvende terminal 'Reine Astrid' (bijnaam "Walibi") in Ramsgate omgebouwd
02.1991 tijdens groot onderhoud herschilderd in nieuwe R.M.T. kleuren (Oostende-Dover logo)
13.03.1991 terug in service
01.1994 nieuwe tekens (Oostende-Lines logo) (Oostende-Ramsgate)
04.09.1994 turbine defect (nadien nog slecht 6618 PK?)
28.02.1997 laatste overtocht Oostende-Ramsgate
01.03.1997 op de kaaien gezet in Oostende en opgelegd
11.07.1998 verkocht aan Adler Blizzard GmbH. & Co. KG, Hamburg /Ge
11.07.1998-1999 'Adler Blizzard' Adler Blizzard GmbH. & Co. KG, Hamburg /Ge
27.09.1998 van Oostende naar Rostock met half afzinkbaar vrachtschip 'Condock IV'
1999-05-1999 gecharterd aan Channel Hoppers /UK, als 'Alderney Blizzard'
Southampton-Guernsey-Jersey-St Malo service, bleek geen succes
05.1999-12.06.1999 'Adler Blizzard' Adler Blizzard GmbH. & Co. KG, Hamburg /Ge
12.06.1999 van Rostock naar Florida met 'Thor Simba'
07.1999-10.2001 'Seajet Kara' SeaJet Inc. Bahamas, Ltd., Palm Beach,
Southern Florida /USA
07.1999 machineschade voor in dienst name
10.2001 verkocht aan Tokai Kisen Co. Ltd., Tokyo /Ja
Met vrachtschip van Florida naar Japan
01.04.2002-17.10.2002 'Seajet Kara' Tokai Kisen Co. Ltd., Tokyo /Ja⁷
Tokyo-Oshima-Toshima-Shikinejima-Kozushima service
17.10.2002-???? 'Seven Island Niji' Tokai Kisen Co. Ltd., Tokyo /Ja
18.12.2006 aanvaring met drijvend object (waarschijnlijk een walvis) op ongeveer 12 mijl noordwest van Izu Oshima, beschadigd en hersteld
2012 in dienst

Prinses Stephanie

jetfoil Boeing type 929-115
IMO nr. 7932070



Gebouwd in 1981 bij Boeing Marine Systems, Seattle, Washington /USA (Yd. Nr. 20)
289 Brt 257 Nrt 34 Dwt⁸

⁷ niet geconfirmeerd

27,23 (LOA) x 9,02 (BOA) x 5,30⁹

2 Allison 501-KF¹⁰ gas turbine motoren met 2 Rocketdyne PJ-20 waterjet pompen, 9000 PK¹¹

bij General Motors-Detroit, Allison Div., Indianapolis /USA

42 à 43 kn cruise snelheid 50 kn max

316 passagers¹²

8 bemanning

Van Amerika naar Europa gebracht met vrachtschip

27.07.1981-11.06.1998 'Prinses Stephanie' Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.),
Oostende /Be

(roepnaam ORAS)

14.08.1981 passagiers overgenomen van de beschadigde 'Princesse Clémentine'

01.1986 herschilderd in Townsend-Thoresen kleuren en tekens

10.1987 Townsend-Thoresen kleuren en tekens verwijderd. Vaart verder zonder tekens tot eind januari 1988

voor 17.2.1988 herschilderd in P&O kleuren

30.11.1988 in de Noordzee in aanvaring met drijvend object, zwaar beschadigd, hersteld

02.1991 herschilderd in nieuwe R.M.T. kleuren (Oostende-Dover logo)

01.01.1991-11.02.1991 geen overtochten, drijvende terminal 'Reine Astrid' (bijnaam "Walibi") in Ramsgate omgebouwd

12.02.1991 terug in service

12.02.1994 nieuwe tekens (Oostende-Lines logo) (Oostende-Ramsgate)

04.09.1994 turbine defect (nadien nog slecht 6618 PK?)

28.02.1997 laatste overtocht Oostende-Ramsgate

01.03.1997 op de kaaien gezet in Oostende en opgelegd

11.07.1998 verkocht aan Adler Blizzard GmbH. & Co. KG, Hamburg /Ge

11.07.1998-12.06.1999 'Adler Wizard' Adler Blizzard GmbH. & Co. KG, Hamburg /Ge

27.09.1998 van Oostende naar Rostock met half afzinkbaar vrachtschip 'Condock IV'

12.06.1999 van Rostock naar Florida met 'Thor Simba'

07.1999-10.2001 'Seajet Kristen' SeaJet Inc. Bahamas, Ltd., Palm Beach,
Southern Florida /USA

11.1999 West Palm Beach-Freeport (Bahamas) service

10.2001 verkocht aan Tokai Kisen Co. Ltd., Tokyo /Ja

Met vrachtschip van Florida naar Japan

01.04.2002-17.10.2002 'Seajet Kristen' Tokai Kisen Co. Ltd., Tokyo /Ja¹³

Tokyo-Oshima-Toshima-Shikinejima-Kozushima service

17.10.2002-???? 'Seven Island Yume' Tokai Kisen Co. Ltd., Tokyo /Ja

2012 in dienst

Reine Astrid

Gebouwd in 1957-1958 bij S.A. Cockerill-Ougrée, Hoboken /Be (Yd. Nr. 785)

3795 Brt 2251 Nrt

vanaf 1968: 3389 Brt 1936 Nrt 529 Dwt¹⁴

⁸ bron O.L. 1983-1995, andere bron 287 Brt 242 Nrt 115 Dwt, bron L.R. 2006-2010 280 Brt 242 Nrt 115 Dwt

⁹ bron O.L. 1983-1995, andere bron 27,44 (20,73) x 9,50 x 1,505/5,301 x 2,65 m (de diepgang is bij gewone vaart in de haven 1,505 m en met de waterjets uitgestrekt 5,30 m), bron L.R. 2006-2010 27,44 (23,93) x xx /8,53 x 5,301 x 2,65 m

¹⁰ idem verwijzing 4

¹¹ idem verwijzing 5

¹² idem verwijzing 6

¹³ niet geconfirmeerd

113.90 x 14.876 x 3.94¹⁵

2 SA Sulzer diesel motoren met elk 12 cyl. 580 x 840 bij S.A. Cockerill-Ougrée, Seraing /Be
17000 BHP (12505 kW) (maximum) 15000 NHP (nominaal)

22 kn vanaf 1963 24 (eerste vermelding snelheid)

1700 passagiers



Te water lating 25.07.1957

Proefvaarten 28/30.04.1958

Afgeleverd 30.04.1958

05.1958-01.11.1971 'Reine Astrid' Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, Oostende /Be

(roepnaam ORAE)

Eerste mailboot van de Oostende-Dover Lijn uitgerust met stabilisatoren

vanaf 1968 vaart op Folkstone in plaats van Dover

01.11.1971-01.04.1997 'Reine Astrid' Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.), Oostende /Be

1972 gestrand nabij Dover, met hoog tij volt gebracht, lichte schade

Begin 1973 schoorsteen geschilderd in R.M.T. kleuren en op romp Sealink tekens

Winter 1976-1977 promenade dek overdekt om meer zitplaatsen te creëren

1978 alleen nog in zomermaanden gebruikt

09.08.1981 laatste overtocht

1981 in reserve

01.1982 niet meer vermeld in O.L.

09.1982 opgelegd

1982-1983 tijdens de winter motoren en schroeven verwijderd, voorste en achterste (bow & stern), brug, masten en de schoorsteen weggehaald bij Koninklijke Maatschappij "De Schelde" in Vlissingen /NI. Middelste stuk omgebouwd tot drijvende terminal voor de jetfoils 'Prinses Stephanie' en 'Princesse Clémentine'

85 x 14.876 x 3.94

Begin 1983 receptie & douane loketten geïnstalleerd in Oostende

30.05.1983 van Oostende naar Dover gesleept

08.06.1983 aangemeerd bij het Western Dock in Dover, de 'Reine Astrid' werd door het R.M.T. "WALIBI" genoemd

23.01.1994 naar Vlissingen gesleept voor groot onderhoud

05.02.1994 naar Ramsgate gesleept

12.02.1994 in service in Ramsgate

20.02.1996 tijdens storm van haar ligplaats gerukt - een week uit service voor reparaties (geen jetfoils overtochten tijdens die week)

28.02.1997 opgelegd in Ramsgate

¹⁴ vermelde gegevens uit O.L., andere bron 3975 Brt 1706 Nrt 530 Dwt

¹⁵ andere bron 114,00 (108,57) x 15,24 x 3,937 x 7,60 m

01.04.1997 verkocht voor afbraak aan Tracomex Shipping S.L., La Coruna /Spa
06.04.1997 naar La Coruna gesleept en afgebroken



Sources:
eigen archief
internet

Op onze binnenwateren

Interprovinciale stoombootdiensten Flandria N.V., Antwerpen (by wilfran)

Callsigns of the Flandria ships in addition of the year of entrance in the Official lists (when name changes occurred mentioned directly under concerned ship)

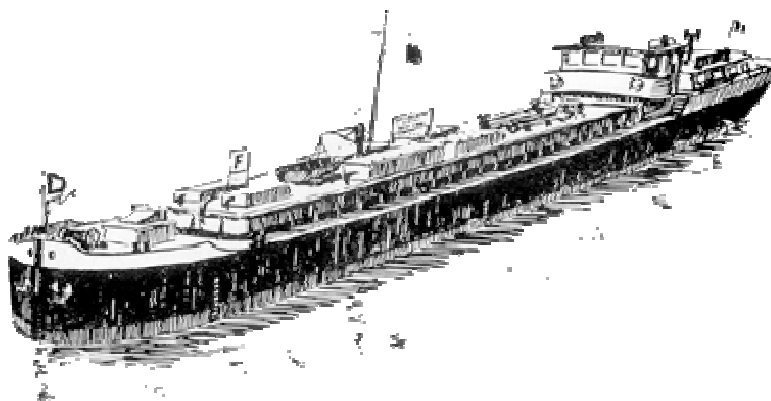
Name	Callsign	Year of Entrance in O.L.
Flandria XVI	OTAP	1960
	later OT2604	-----
Flandria 17	OTAP	1965
	OT2605	1996
Antverpia 17	OT2605	2000 (no more Flandria ownership)
Flandria 20	OTAR	1968
Flandria I	OT2591	1973
Flandria II	OT2592	1973
Antverpia 2	OT2592	2002 (no more Flandria ownership)
Zambezi	OT2592	2012 (no more Flandria ownership)
Flandria III	OT2593	1973
Flandria XI	OT2599	1973
Flandria XII	OT2600	1973
Flandria XIII	OT2601	1973
Flandria XIV	OT2602	1973
Flandria XV	OT2603	1973
Flandria 18	OT2606	1973
Flandria 19	OT3056	1973
Antverpia 19	OT3056	2001 (no more Flandria ownership)
Flandria 21	OT3057	1973
Euroports	OT3057	1997
Jan Zonder Vrees	OT3057	1999
Flandria 23	OT2613	1973

Antoon Van Dijck	OT2613	1996
Flandria 24	OT3058	1973
Flandria 22	OT2612	1979
Pieter Pauwel Rubens	OT2612	1996
Flandria 26	OT3070	1985
Flandria 1	OT4001	2008

Source: Alles op deze pagina uit Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

De Belgische-binnenvaart

Een website van onze collega Leo Janssens, een bezoekje waard!!



<http://www.belgischebinnenvaart.be/>

Onze visserij

Wijzigingen in onze visserijvloot van 19 juni tot en met 16 oktober 2012
(by wilfran)

O.2 NANCY eigendom van Schroeyers Alfons en Schroeyers Ludovicus uit Zandvliet-Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 674, vorige zeebrief vervallen.

O.29 BROODWINNER eigendom van de B.V.B.A. Lucien De smit uit Oostende – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 675, vorige zeebrief vervallen.

O.190 RENILDE eigendom van de B.V.B.A. Lucien De smit uit Oostende – nieuwe zeebrief nr. ZVIS 676, vorige zeebrief vervallen.

O.316 AEGIR eigendom van de B.V.B.A. Rederij Aegir uit Bredene – zeebrief nr. ZVIS 679, uitgereikt op 09/08/2012 (adreswijziging) – scheepshypotheekbewaring: 06/06/2012.

O.369 ATTILA eigendom van de B.V.B.A. Wilmar uit Oostende – Wijziging eigendom (voorheen Verleene Marnix uit Oostende en Verleene Alain uit Bredene) – scheepshypotheekbewaring: 18/05/2012.

O.369 ATTILA eigendom van de B.V.B.A. Wilmar uit Oostende – Geregistreerd zeeschip maar geschrapt als vissersvaartuig op 16/07/12 – scheepshypotheekbewaring: 26/07/2012.

O.369 ATTILA eigendom van Verleene Marnix uit Oostende en Verleene Alain uit Bredene – Wijziging eigendom (voorheen B.V.B.A. Wilmar uit Oostende) – scheepshypotheekbewaring: 17/08/2012.

Z.18 SOETKIN eigendom van de B.V.B.A. Rederij Thysebaerdts uit Damme (Oostkerke) – Zeebrief nr. ZVIS 677, uitgereikt op 09/07/12 (nieuwe motor naar A.B.C. 905 Kw van 2012, voorheen A.B.C. 882 Kw van 2000).

Z.19 SONJA eigendom van de B.V.B.A. Rederij Versluys-Couwyzer uit Oostende – Zeebrief nr. ZVIS 680, uitgereikt op 09/10/12 (andere motor naar Cummins 515 Kw van 2009, voorheen Cummins 515 Kw van 2004).

Z.431 ALLES WISSELT eigendom van de B.V.B.A. Caroline uit Knokke-Heist – Zeebrief nr. ZVIS 673, uitgereikt op 02/07/12 (nieuwe motor naar Mitsubishi 221 Kw van 2012, voorheen Mitsubishi 221 Kw van 2001).

Z.519 ENTERPRISE eigendom van de B.V.B.A. Lasat-Corveleyn uit Berchem (Antwerpen), B.V.B.A. Caroline uit Knokke-Heist, B.V.B.A. Rederij De Toekomst uit Oostende, B.V.B.A. Christoph uit Berchem (Antwerpen), N.V. Artimon uit Knokke-Heist, N.V. Rederij Van Maerlant uit Knokke-Heist en N.V. Thor uit Oostende – doorhaling registratie op 03/07/2012.

N.58 PELORUS JACK eigendom van de B.V.B.A. Rederij Pascin uit Nieuwpoort – Zeebrief nr. ZVIS 678, uitgereikt op 03/08/12 (nieuwe naam voorheen Pascin, en adreswijziging eigenaar) – scheepshypotheekbewaring: 30/07/2012.

Scheldevisserstvoet

BOU.4 ZEEVALK eigendom van de B.V.B.A. C. P. Verwijs uit Boekhoute – Adreswijziging – scheepshypotheekbewaring: 27/04/2012.



BOU.31 RAMBO eigendom van de B.V.B.A. C. P. Verwijs uit Boekhoute – Adreswijziging – scheepshypotheekbewaring: 27/04/2012.

Geregistreerd zeeschip, geschrapt in de Officiële lijst

MAYRA-LISA (Ex. N.22 MARIA-LISA) bijkomende eigenaar, B.V.B.A. Rederij De Viertorre uit Oostende – scheepshypotheekbewaring: 22/02/2012.

Source: Officiële lijst van de Belgische visserij schepen

Extra visserij nieuws

O.33 MARBI eigendom van de N.V. Rederij Marbi uit Bredene – 14 mei 2012, een kabel knakte tijdens het optrekken van het schip op de slipway in het Oostendse visserijdok. het vaartuig gleed 30 meter achteruit en kwam daarbij van de stutbalken en kapseisde op het droge. Het 380 ton zware schip werd door de Nederlandse hijskraanfirma en waterwerker Mammoet weer in het water gezet op 10 juni 2012. Na drie maanden buiten dienst te zijn geweest en na grondige herstellingen kwam het schip op 13 augustus 2012 weer in de vaart. De Rederij Marbi behoort toe aan de familie Vanbillemont.

Z.596 DE ZWERVER eigendom van de B.V.B.A. Rederij Deo Volente uit Oostende – Op 15 maart 2012 brak er brand uit aan boord van de Z.596 De Zwerver. Het schip lag op dat moment 3 dagen werkloos tegen de Hendrik Baelskaai te Oostende. De brand is waarschijnlijk ontstaan in het plafond van de kombuis, waar elektrische kabels lopen. Wellicht is kortsluiting de oorzaak. Er is schade aan de loopbrug, kombuis en de slaapruintes. De Rederij Deo Volente behoort toe aan de familie Casier.

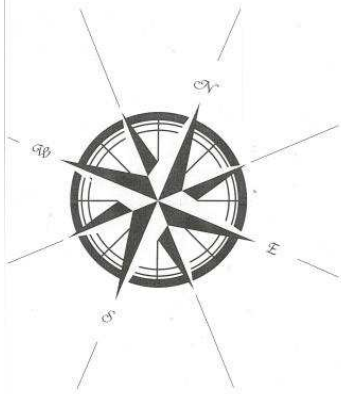
O.187 GRIETJE-HENDRIKA eigendom van de B.V.B.A. Rederij De Ridder uit Oostende – Eigenaar Joos De Ridder uit Urk /NI liet zijn vaartuig verbouwen voor de twinrigvisserij op langoustines. Voor Pinksteren viste schipper Hendrik Klaas Visser nog met de matten in de zuidelijke Noordzee. Na Pinksteren, in twee weken tijd, werd de O.187 Grietje-Hendrika omgebouwd bij de werf Visserij Coöperatie Urk (VCU) in Urk /NI. Het volledige bouwpakket, een nettenrol een extra lier voor de middellijn, extra spoelmachine en vijf kreeftjesnetten, werd geleverd door de werf zelf.

Source: Het Vrije Visserijblad

Sleepboten

Wijzigingen in onze sleepbootvloot van 19 juni tot en met 16 oktober 2012 (by wilfran)

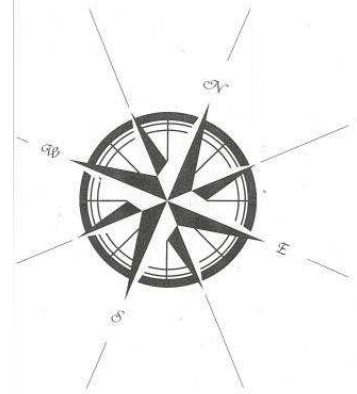
40 thuishaven Antwerpen, eigendom van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen A.G. uit Antwerpen – nieuwe inschrijving, Zeebrief nr. ZA 1060, uitgereikt op 14/06/12 – scheepshypotheekbewaring 19/01/2012.



BSA-archiefsite

<http://www.wilfran.be/>

© *Designed and maintained by wilfran (2011).*



42 thuishaven Antwerpen, eigendom van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen A.G. uit Antwerpen – nieuwe inschrijving, scheepshypotheekbewaring 03/04/2012.

43 thuishaven Antwerpen, eigendom van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen A.G. uit Antwerpen – nieuwe inschrijving, scheepshypotheekbewaring 18/07/2012.

SMIT ANGOLA thuishaven Antwerpen, eigendom van de Smit Shipping Singapore Pte Ltd. uit Singapore (rompbevrachter België: N.V. URS België uit Antwerpen) - nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZA 1063, uitgereikt op 25/06/12.



SMIT LION thuishaven Zeebrugge, eigendom van de Multratug 3 B.V. uit Terneuzen (rompbevrachter België: Multraship Belgium N.V. uit Antwerpen) - nieuwe inschrijving, zeebrief nr. ZA 1066, uitgereikt op 16/08/12.



UNION BOXER thuishaven Antwerpen, eigendom van de N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen – wijziging eigenaar, zeebrief nr. ZA 1065, uitgereikt op 03/07/2012 (voorheen Caixa D'Estalvis I Pensions de Barcelona, exploitant: N.V. Smit Transport Belgium uit Antwerpen) – scheepshypotheekbewaring: 23/05/2012.

UNION ONYX thuishaven Zeebrugge, eigendom van de N.V. Unie van redding- en sleepdienst België uit Antwerpen - doorhaling inschrijving rompbevrachtingsregister op 19/07/2012.



UNION TOPAZ thuishaven Zeebrugge, eigendom van de N.V. Unie van redding- en sleepdienst België uit Antwerpen - doorhaling inschrijving rompbevrachtingsregister op 19/07/2012.



Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

UNIE VAN REDDING- EN SLEEPDIENST (U.R.S.)

Union Towing and Transportation Ltd. /UK (U.T.T.) van 01/01/1974 tot 31/12/1979

De U.R.S. ging in 1974 (juiste datum niet gekend daarom word 01/01/1974 vooropgesteld) een samenwerkingsovereenkomst aan (joint-venture) met het Canadese bedrijf Seaspan en het Amerikaanse bedrijf Crowley. Deze samenwerking onder de naam U.T.T. (United Towing and Transport) liet toe aan U.R.S. om volop mee te werken aan de uitdagende uitbouw van de offshore olie- exploratie en exploitatie industrie op de Noordzee. In 1979 kwam een einde (juiste datum niet gekend daarom word 31/12/1979 vooropgesteld) aan deze joint-venture, en U.R.S. behield haar zeegaande sleepboten om zelf voor de uitbating te zorgen van de aangegane verbintenissen betreffende de joint-venture.

Scheepslijst N°16 vervolg (by wilfran)

Lijst in alfabetische volgorde
O.L. Officiële Lijst

Alphonse Letzer

Gebouwd in 1976-1977 bij Scheepswerf & Gashouder- en Ketelbouw v/h Jonker & Stans B.V., Hendrik Ido Ambacht /NI (Yd 339)

717 Brt¹⁶ 240 Nrt¹⁷ 618 Dwt

L 43,26 (47,43¹⁸ LOA) m x Br 11,36 (11,71¹⁹ BOA) m x Dg 5,06 (5,97) m

motor 2 x diesel 2 T V20 cyl. type EMD 20-645-E7, 7206 bhp-5300 kW by General Motors Corp., La Grange, Illinois /USA

total @900 rpm

Snelheid 14,25 kn

2 schroeven + boegschroef

Trekkracht 95 ton

17/01/1977 tewaterlating

03/1977 opgeleverd

03/1977-11/02/2009 'Alphonse Letzer' Unie van Redding- en Sleepdienst N.V. (URS),
Antwerpen /Be

03/1977-31/12/1979 gecharterd aan Union Towing and Transportation Ltd. /UK (U.T.T.)

04/05/2009-08/03/2010 'Alphonse Letzer' URS Ocean Towage N.V., Antwerpen /Be

(zeebrief nr. ZA 905, uitgereikt op 04/05/09, scheepshypotheekbewaring: 11/02/2009)

08/03/2010-28/10/2011 'Alphonse Letzer' Smit Transport Belgium N.V., Antwerpen /Be

(zeebrief nr. ZA 933, uitgereikt op 08/03/10, scheepshypotheekbewaring: 17/02/10)

28/10/2011 schrapping Officiële lijst der Belgische zeeschepen

12/2011 afgebroken bij Van Heyghen Recycling, Gent /Be

Guardian

Gebouwd in 1970 bij McDermott Shipyards, Morgan City/Amelia, Louisiana /USA (Yd 161)

¹⁶ vanaf O.L. januari 1978 715 Brt, vanaf O.L. januari 1981 719 Brt, vanaf O.L. januari 1995: 790 Brt

¹⁷ vanaf O.L. januari 1978 84 Nrt, vanaf O.L. januari 1981 91 Nrt, vanaf O.L. januari 1995: 237 Nrt

¹⁸ vanaf O.L. januari 1981: LOA 49,25 m

¹⁹ enkel O.L. januari 1995: BOA 11,73 vanaf O.L. januari 1997: BOA 11,73

194 Brt 132 Nrt

L 39,22 (41,64 LOA) m x Br 11,28 m x Dg 5,16 (5,80) m

motor 2 x diesel 2 T V16 cyl. type EMD 16-645-E5, 5750 PK-4315,1 kW by General Motors Corp., La Grange, Illinois /USA

Snelheid 15 kn

2 schroeven

01/04/1970-198x 'Guardian' Crowley Launch & Tugboat Co., San Francisco, California /USA

01/01/1974-31/12/1979 gecharterd aan Union Towing and Transportation Ltd. /UK (U.T.T.)

198x-199x 'Guardian' Crowley Launch & Tugboat Co., San Francisco, (mgrs Crowley Maritime Corp., San Francisco, California) /USA

199x-2012 'Guardian' Crowley Marine Services Inc., Seattle, Washington /USA

2012 in dienst

Howard H.

Gebouwd in 1967 bij Southern Shipbuilding Corp., Slidell, Louisiana /USA (Yd 71)

191 Brt 129 Nrt

L 36,23 (38,10 LOA) m x Br 9,76 m x Dg 4,58 (5,24) m

motor 2 x diesel 2 T 8 cyl. Fairbanks-Morse type 38D8-1/8, 3200 PK²⁰

Trekkracht 39 ton

Snelheid 12 kn

2 schroeven

1967-1969 'Gulf King' Gulf Mississippi Marine Corp., New Orleans /USA.



1969-1979 'Howard H.' American Tug Boat Co., Seattle, Washington /USA

1974-1979 gecharterd aan Union Towing and Transportation Ltd. /UK (U.T.T.)

197x-198x 'Howard H.' Puget Sound Tug & Barge Co., Seattle, Washington /USA

198x-198x 'Howard H.' Puget Sound Tug & Barge Co., Seattle, Washington /USA (mgrs Crowley Maritime Corp., San Francisco, California) /USA

198x-1999 'Howard H.' Crowley Marine Services Inc., Seattle, Washington /USA

1999-???? 'Tamayo' Remolcadores Dominicanos S.A., Santo Domingo /Dom. rep.

2012 in dienst

²⁰ In 2011 1.800 PK 1.324 Kw 10 kn

Nathalie Letzer

Gebouwd in 1953 bij John I. Thornycroft & Co. Ltd., Southampton /UK (Yd 4151)
318 Brt
L 40,40 m x Br 9,46 m x Dg 3,80 m (122'10"(112'0")x30'1"(30'0")x12'5,25"(14'0"))
motor 2x T3 cyl. oil fired, 1500ihp by John I. Thornycroft & Co. Ltd., Southampton /UK
Snelheid 12 kn
2 schroeven
11/1953-1972 'Hamtun', Isle of White & South East RMSP, Southampton /UK
1972-27/06/1974 'Nathalie Letzer', Remorquage A. Letzer S.A., Antwerpen /Be
05/1974 verbouwd bij Scheepswerven St Pieter, Hemiksem /Be
427 Brt
L 37,44 m (34,14) x Br 9,17 m (9,15) x Dg 3,79 m (4,27)
motor 2x diesel 4t V12 cyl. K. H. Deutz type SBA12M528, 3480 bhp-2206 kw
Trekkracht 50 ton

27/06/1974-1974 'Nathalie Letzer', Unie van Redding en Sleepdienst N.V. – U.R.S.,
Antwerpen /Be
1974-1979 'Nathalie Letzer', gecharterd aan Union Towing and Transportation UK Ltd.
(UTT), /UK
1979-28/03/1986 'Nathalie Letzer', Unie van Redding en Sleepdienst N.V. – U.R.S.,
Antwerpen /Be
28/03/1986-1988 'Anglian Lady', Klyne & Winney Tugs, Lowestoft /UK
1988-1988 Klyne Tugs Ltd., Lowestoft /UK
1988-2009 'Anglian Lady', J.W. Purvis Marine Ltd., Sault Sainte Marie, Ontario /Can
tonnage 394 Brt 149 Nrt of 459 Brt 175 Nrt
2012 in dienst

Sea Swift

Gebouwd in 1968 bij McDermott Shipyards, Morgan City/Amelia, Louisiana /USA (Yd 149)
494 Brt 132 Nrt
L 39,22 (41,64 LOA) m x Br 11,28 m x Dg 5,16 (5,80) m
motor 2 x diesel 2 T V16 cyl. type EMD 16-645-E5, 5750 PK-4315,1 kW by General Motors
Corp., La Grange, Illinois /USA
Trekkracht 73 ton
Snelheid 14 kn
2 schroeven

1968-19xx 'Sea Swift' Crowley Launch & Tugboat Co., Seattle, Washington /USA
1974-1979 gecharterd aan Union Towing and Transportation UK Ltd. (UTT), /UK
19xx-2008 'Sea Swift' Crowley Marine Services Inc., Seattle, Washington /USA
2008-???? 'B BILLY' ????, ????, /Honduras
FFW

Seaspan Commodore

Gebouwd in 1974 bij Vancouver Shipyards Co. Ltd., North-Vancouver, British-Columbia
/Can (Yd 48)
648 Brt 77 Nrt 467 Dwt
L 40,41 (43,92 LOA) m x Br 11,33 m x Dg 4,44 (5,80) m
motor 2 x diesel 2 T V16 cyl. type EMD 16-645-E5, 5750 PK-4315,1 kW by General Motors
Corp., La Grange, Illinois /USA
Trekkracht 84 ton

Snelheid 14,5 kn
2 schroeven



29/10/1974-???? 'Seaspan Commodore' Seaspan International Ltd., Vancouver, British-Columbia /Can

1974-1979 gecharterd aan Union Towing and Transportation UK Ltd. (UTT), /UK

2012 in dienst

Seaspan Raider

Gebouwd in 1970 bij Adelaide Ship Construction Pty. Ltd., Port Dover, Adelaide, South-Australia /Aus (Yd 55)

585 Brt 19 Nrt

L 36,73 (41,15 LOA) m x Br 10,37 (10,60 BOA) m x Dg 5,87 (5,99) m

motor 2 x diesel 4 T V12 cyl. Ruston type 12RKX, 3920 PK-2884 kW

Nieuwe motor in 2003: 2 x diesel 2 T V16 cyl. type EMD 16-645-E5, 4078 PK-3000 kW by General Motors Corp., La Grange, Illinois /USA

Trekkracht 55 ton

Snelheid 13,5 kn

2 schroeven

12/1970-1975 'Warrawee' Adelaide Steamship Industries Pty. Ltd., Sydney /Aus

1975-1976 'Seaspan Raider' Seaspan Overseas Ltd., Hamilton /Bermuda

1976-1979 gecharterd aan Union Towing and Transportation UK Ltd. (UTT), /UK

1976-1979 'Seaspan Raider' Seaspan Overseas Ltd., Hamilton /Bermuda

(mgr. Genstar Overseas Ltd., Hamilton /Bermuda)

564 Brt 24 Nrt

1979-1987 'Seaspan Raider' Seaspan International Ltd., Vancouver, British Columbia /Can

(mgr. Genstar Marine Inc., Hamilton /Bermuda)

1987-1987 'Raider' Empire Marine Transport Co. Ltd., Monrovia /Liberia

1987-1988 'Raider IV' Newfoundland Marine Energy Ltd., St John's, Newfoundland /Can

542 Brt 33 Nrt

1988-1997 'Alice A.' Newfoundland Marine Energy Ltd., St John's, Newfoundland /Can
(mgr. Comtug Ltd., St John's, Newfoundland /Can)

1997-2001 'Alice A.' McKeil Work Boats Ltd., Hamilton, Ontario /Can

(mgr. McKeil Marine Ltd., Hamilton, Ontario /Can)

2001-2002 Omgebouwd tot duwvaartuig voor binnenvaart gekoppeld aan barge 'Mc Cleary's Spirit'²¹ en omgedoopt tot 'William J. Moore'

²¹ Gebouwd als zeelichter Nieuwpoort bij Jos Boel & Zn in Temse /Be (artikel over dit schip volgt)

2002-2008 'William J. Moore' McKeil Work Boats Ltd., Hamilton, Ontario /Can
(mgr. McKeil Marine Ltd., Hamilton, Ontario /Can)
2008-???? 'William J. Moore' K-Sea Canada Corp., Halifax, Nova Scotia /Can
(mgr. V Ships Canada Inc., Montreal, Québec /Can)
2011 opgelegd en te koop aangeboden met de barge 'Mc Cleary's Spirit'
FFW

Seaspan Rogue

Gebouwd in 1968 bij McDermott Shipyards, Morgan City/Amelia, Louisiana /USA (Yd 164)
499 Brt 156 Nrt
L 39,20 (41,61 LOA) m x Br 11,13 m x Dg 5,16 (5,80) m
motor 2 x diesel 2 T V16 cyl. type EMD 16-645-E5, 5750 PK-4315,1 kW by General Motors Corp., La Grange, Illinois /USA
Snelheid 16 kn
2 schroeven

1970-1974 'Zeus' Puget Sound Tug & Barge Co., Seattle, Washington /USA
1974-1975 'Zeus' Seaspan Overseas Ltd., Hamilton /Bermuda
1974-1976 gecharterd aan Union Towing and Transportation UK Ltd. (UTT), /UK
1975-1976 'Seaspan Rogue' Seaspan Overseas Ltd., Hamilton /Bermuda
1976-1979 gecharterd aan Union Towing and Transportation UK Ltd. (UTT), /UK
1976-1979 'Seaspan Rogue' Seaspan Overseas Ltd., Hamilton /Bermuda
(mgr. Genstar Overseas Ltd., Hamilton /Bermuda)
1979-1987 'Seaspan Rogue' Seaspan International Ltd., Vancouver, British Columbia
/Can
(mgr. Genstar Marine Inc., Hamilton /Bermuda)
1987-???? 'Rio Grande T' Tepuy C.A., Puerto Ordaz /Ven
199x geregistreerd (Homeport) in Ciudad Guayana /Ven
200x 618 Brt 278 Nrt
2012 in dienst?
FFW

Union One

Gebouwd in 1975 bij Scheepswerf v/h Jonker & Stans, Hendrik Ido Ambacht /NI (Yd 332)
665 Brt²² 93 Nrt²³ 585 Dwt
L 39,73 (44,23 LOA) m x Br 11,36 (11,71 BOA) m x Dg 5,08 (5,95) m
motor 2 x diesel 2 T V16 cyl. type EMD 16-645-E5, 5750 PK-4242 kW @ 900 rpm by General Motors Corp., La Grange, Illinois /USA
Trekkracht 84 ton
Snelheid 14 kn
2 schroeven

05/1975-05/05/1988 'Union One' Unie van Redding- en Sleepdienst N.V. (URS),
Antwerpen /Be
05/1975-31/12/1979 gecharterd aan Union Towing and Transportation Ltd. /UK (U.T.T.)
05/05/1988-1989 'Anglian Knight' Klyne Tugs (Lowestoft) Ltd. (KTL), Lowestoft /UK
1989-1990 'Charger 2' Express Line Est. & Nasseb Maritime Co., Kuwait /Kuwait
1990-1990 'Awalco 4' AWALCO - Awal Contracting & Trading Co., Manama /Bahrain
1990-???? 'Challenger' AWALCO - Awal Contracting & Trading Co., Manama /Bahrain

²² O.L. geeft 645 Brt

²³ O.L. geeft 104 Nrt

2012 in dienst

Union Four

Gebouwd in 1976 bij Scheepswerf v/h Jonker & Stans, Hendrik Ido Ambacht /NI (Yd 338)
665 Brt²⁴ 93 Nrt²⁵ 595 Dwt

L 39,73 (44,23 LOA²⁶) m x Br 11,36 (11,71 BOA) m x Dg 5,07 (5,95) m

motor 2 x diesel 2 T V16 cyl. type EMD 16-645-E6, 5700 PK-4192 kW @ 900 rpm by
General Motors Corp., La Grange, Illinois /USA

Trekkraft 84 ton

Snelheid 14 kn

2 schroeven

29/04/1976 tewaterlating

06/1976-15/12/1989 'Union Four' Unie van Redding- en Sleepdienst N.V. (URS),
Antwerpen /Be

09/05/1986 Gestrand nabij Zoutelande /NI

06/1976-31/12/1979 gecharterd aan Union Towing and Transportation Ltd. /UK (U.T.T.)

15/12/1989-1990 'Canadian Express' McAllister Towing & Transportation Co. Inc.,
New York /USA

Van Antwerpen naar Amerika gesleept door 'Triumph Sea'

1990-11/05/1990 'Traders Express' McAllister Towing & Transportation Co. Inc.,
New York /USA

11/05/1990-2000 'Offshore Monarch' McAllister Towing & Transportation Co. Inc.,
Monrovia /Liberia

2000-???? 'Offshore Monarch' Offshore Express Inc., (mgr. Offshore Speciality Fabricators
Inc., Port Vila /Vanuatu

2012 in dienst

FFW

Union Three

Gebouwd in 1976-1977 bij Beliard-Murdoch S.A., Oostende /Be (Yd C 228)

763 Brt²⁷ 228 Nrt²⁸

L 41,69 (45,62 LOA²⁹) m x Br 11,51 (11,71 BOA) m x Dg 4,70 (6,13) m

motor 2 x diesel 2 T V16 cyl. type EMD 16-645-E6, 5700 PK-4118 kW @ 900 rpm by
General Motors Corp., La Grange, Illinois /USA

Trekkraft 84 ton

Snelheid 13,5 kn

2 schroeven

22/05/1976 tewaterlating

03/1977-15/1994 'Union Three' Unie van Redding- en Sleepdienst N.V. (URS),
Antwerpen /Be

03/1977-31/12/1979 gecharterd aan Union Towing and Transportation Ltd. /UK (U.T.T.)

1994-2002 'Anglian Earl' Klyne Marine Services, Kingstown /VCT³⁰

(mgr. Klyne Tugs (Lowestoft) Ltd. (KTL), Lowestoft /UK)

²⁴ O.L. geeft 642 Brt

²⁵ O.L. geeft 99 Nrt

²⁶ O.L. geeft 46,70 LOA

²⁷ O.L. geeft 820 Brt

²⁸ O.L. geeft 111 Nrt

²⁹ O.L. geeft 47,55 LOA

³⁰ Saint Vincent

2002-???? 'SPSL Earl' SPSL Earl Nevis Inc., Kingstown /VCT
(mgr. Adamac Marine Services Ltd. (Adamac Group), homeport San Lorenzo /Honduras
2012 in dienst
FFW

Union Two

Gebouwd in 1975 bij Scheepswerf v/h Jonker & Stans, Hendrik Ido Ambacht /NI (Yd 335)
636 Brt³¹ 93 Nrt³²
L 39,73 (44,23 LOA) m x Br 11,36 (11,71 BOA) m x Dg 5,07 (5,95) m
motor 2 x diesel 2 T V16 cyl. type EMD 16-645-E5, 5750 PK-4242 kW @ 900 rpm by
General Motors Corp., La Grange, Illinois /USA
Trekkracht 84 ton
Snelheid 14 kn
2 schroeven

12/1975-22/11/1989 'Union Two' Unie van Redding- en Sleepdienst N.V. (URS),
Antwerpen /Be
12/1975-31/12/1979 gecharterd aan Union Towing and Transportation Ltd. /UK (U.T.T.)
22/11/1989-1991 'Charger 1' Express Line Establishment & Nasseb Maritime Co.
Kuwait /Kuwait
1991-1994 'Delta Knight' Delta Marine Services Inc., Sharjah /UAE³³
1994-1997 'GMMOS Duke' GMMOS Marine Inc., Panama /Pan
(mgr. Gulf Marine Maintenance & Offshore Service Co., Dubai /UAE)
632 Brt 61 Nrt
1997-200x 'Seabulk Duke' Seabulk Duke Inc., Majuro /Marshall Islands
(mgr. Seabulk Offshore Dubai Inc., Dubai /UAE)
767 Brt 302 Nrt
200x-???? 'Seabulk Duke' Seabulk Offshore Vessel Holdings Inc. Majuro
/Marshall Islands
(mgr. Seabulk Offshore Dubai LLC, Dubai /UAE)
2012 in dienst

Zeus

Gebouwd in 1968 bij McDermott Shipyards, Morgan City/Amelia, Louisiana /USA (Yd 164)
499 Brt 156 Nrt
L 39,20 (41,61 LOA) m x Br 11,13 m x Dg 5,16 (5,80) m
motor 2 x diesel 2 T V16 cyl. type EMD 16-645-E5, 5750 PK-4315,1 kW by General Motors
Corp., La Grange, Illinois /USA
Snelheid 16 kn
2 schroeven

1970-1974 'Zeus' Puget Sound Tug & Barge Co., Seattle, Washington /USA
1974-1975 'Zeus' Seaspan Overseas Ltd., Hamilton /Bermuda
1974-1976 gecharterd aan Union Towing and Transportation UK Ltd. (UTT), /UK
1975-1976 'Seaspan Rogue' Seaspan Overseas Ltd., Hamilton /Bermuda
1976-1979 gecharterd aan Union Towing and Transportation UK Ltd. (UTT), /UK
1976-1979 'Seaspan Rogue' Seaspan Overseas Ltd., Hamilton /Bermuda
(mgr. Genstar Overseas Ltd., Hamilton /Bermuda)

³¹ O.L. geeft 646 Brt

³² O.L. geeft 104 Nrt

³³ United Arab Emirates - Verenigde Arabische Emiraten

1979-1987 'Seaspan Rogue' Seaspan International Ltd., Vancouver, British Columbia /Can
(mgr. Genstar Marine Inc., Hamilton /Bermuda)

1987-???? 'Rio Grande T' Tepuy C.A., Puerto Ordaz /Ven

199x geregistreerd (Homeport) in Ciudad Guayana /Ven

200x 618 Brt 278 Nrt

2012 in dienst?

FFW

Sources: Nautibel, Piet Van Damme (Tuglist), BSA Archief Leopold Wijnen, Eigen archief

Internet: google books, Lloyd Anversois

Wordt vervolgt in één van onze volgende magazines ...

Breng ons een bezoekje

<http://www.belgian-ships.be/archief.htm>

Belgian Ships Archive



Why is a ship called she?

A ship is called “she” because there is always a great deal of bustle³⁴ around her
because there is usually a gang of men about
because she has a waist and she likes to stay that way
because it takes a lot of paint to keep her good looking
because it is not the initial expense that breaks you, it's the
upkeep
because she can be all decked out
because it takes an experienced man to handle her correctly
because without the helm³⁵ she is absolutely uncontrollable
because she shows her topsides
because she hides her bottom
because when she's coming into port she always heads for the
buoys.

Dit geeft een zeeman het gevoel van overal thuis te zijn!!!!

(een onmiskenbaar gevoel)

³⁴ drukte

³⁵ roer

Rariteiten op het water

The Cigar

Experimenteel type Hydrofoil
Gebouwd in de jaren 1950 bij Miami
Shipbuilding Corp.,
Miami /USA (Yd. n° 493)
10 PK Mercury motor
snelheid 30 kn
2 bemanning



Bicicleta Fluvial (Rivierfiets)

Gebouwd door Carlos Uberti uit Uruguay,
geboren in Como 1968.
Hij was mechanische-schade expert op de
werf Ribes.
Hij bouwde de fiets in 1897 en gebruikte hem
om de rivier over te steken.
De Fiets liep 5 à 6 mijl per uur.
Heeft eerder weg van een torpedo of een vis.



S.A. Société Belge de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et l'Amerique du Sud (1854-1859) (by wilfran)

De S.A. Société Belge de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et l'Amerique du Sud werd opgericht om een regelmatige dienst te verzekeren tussen Zuid-Amerika, met name Brazilië, met welk land onze betrekkingen belangrijker werden zowel door het importeren van koffie als het exporteren van afgewerkte en andere Belgische nijverheidsproducten.

Inderdaad, Pierre Spilliaert-Caymax³⁶ en Bernard J. Posno³⁷ hadden op 25 April 1854 een overeenkomst (conventie) gesloten met de regering om een lijndienst tussen Antwerpen en Brazilië (Rio de Janeiro) op te zetten, vandaar de kortere benaming van deze compagnie "Ligne du Brésil".

Deze overeenkomst voorzag in de invoering, binnen een termijn van 2 jaar, van een regelmatige scheepvaartlijn met enkele tussenstops (Lissabon, Gorée, Pernambuco en Bahia) tussen Antwerpen en Rio de Janeiro. Deze dienst zou uitgevoerd worden door 3 stoomschepen met 100 PK minimaal, dit aantal werd opgevoerd naar 4 schepen, vermits door revisie, vertragingen, averij en onvoorziene omstandigheden het best kon zijn dat de rederij zijn maandelijkse afvaarten niet kon uitvoeren met de geplande 3 stoomschepen. Als tegenprestatie van de regering werd in de conventie vastgesteld dat de eigenaar een subsidie van 330.000 Bfr. verkreeg verdeeld over verschillende jaren: 150.000 Bfr. bij de in

³⁶ soms ook wel vermeld als Pierre Spilliaert-Caymax, reder en scheepsagent te Antwerpen, komt in een later stadium aan bod

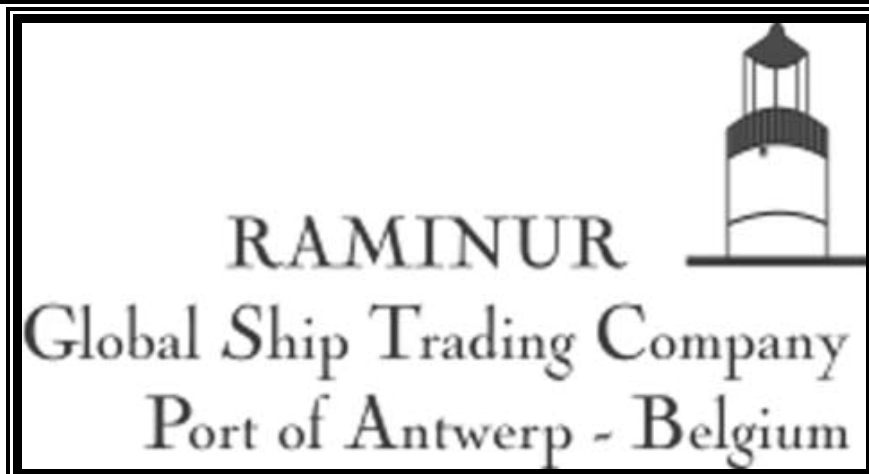
³⁷ een Israëliet uit Amsterdam gekomen, groothandelaar in diamanten en consul van Turkije in Antwerpen

gebruik name van de eerste 2 schepen en vervolgens 36.000 Bfr. per jaar, zodra de geregelde maandelijkse dienst was opgestart.

Om de tenuitvoerlegging van de overeenkomst te bekrachtigen werd de heer Pierre Spilliaert-Caymax aangesteld tot gedelegeerd bestuurder (akte van oprichting 30.05.1855). Op zijn beurt keurde de regering deze overeenkomst goed in de Kamer (Wet van 7 juni 1855).

Het maatschappelijk kapitaal werd vastgesteld op 3.000.000 Bfrs. en de raad van bestuur bestond uit de baronnen Salomon James de Rothschild³⁸ en Samuel Lambert³⁹.

De eerste 2 stoomschepen waren besteld bij de Nederlandse scheepsbouwers Van Vlissingen & Van Heel uit Amsterdam. De 2 andere werden ook bij deze scheepsbouwers besteld maar nooit afgewerkt voor de S.A. Société Belge de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et l'Amerique du Sud, ze werden door verkocht voor ze af waren. Vanaf het begin van de bouw van de schepen stapelde de problemen zich echter op. Vertragingen kwamen er door de Krimoorlog, laattijdige leveringen vanuit Engeland van bepaalde scheepsonderdelen en daarbovenop kwam nog de economische crisis in Brazilië de kop op steken. De invoering van de scheepvaartlijn moest door de rederij om die redenen verscheidene keren worden uitgesteld. Ze werd uiteindelijk vastgelegd voor oktober 1858.



RAMI NUR
Global Ship Trading Company
Port of Antwerp, Belgium
<http://www.raminur.com/>
Tel: +32477639105
Fax: +3232386810
Email: info@raminur.com

³⁸ Geboren in 1835, zoon van bankier Jakob (James) Mayer de Rothschild, en getrouwd met Adela von Rothschild (1862), dochter van Salomon's neef Mayer Carl von Rothschild, hun enigste dochter Hélène de Rothschild werd Barones Hélène van Zuylen van Nijeveld de Haar, na haar huwelijk met de Nederlander Baron Etienne van Zuylen (1860-1934) van het huis Van Zuylen van Nijeveld. Hij stierf in 1864 in Parijs op 29 jarige leeftijd.

³⁹ Geboren in 1806 (Brussel) en getrouwd met Jenny Low Lovy (1835). In de begin jaren 1840 vestigde hij zich in Antwerpen en stond aan het hoofd van de bank Rothschild te Antwerpen. In 1853 volgde hij zijn schoonvader op als consul van Hessen en het volgende jaar werd hij tevens consul generaal van Griekenland. Hij stierf in 1875.

Echter vanaf september 1858 verliezen opgetekend en in juli 1859 werd beslist de compagnie te liquideren vooraleer de twee afgebouwde schepen, de 'Rio de Janeiro' en de 'Lisbonne', maar één enkele handelsvaart hadden ondernomen. Eind 1859 werden ze te koop aangeboden, geen enkele potentiële koper daagde op en de schepen werden opgelegd in de Antwerpse dokken.

Note: NRC 15.06.1860 (nog steeds te koop!)

Advertentie: Openbare en definitieve verkoop te Antwerpen, op dinsdag de 10e juli 1860, des namiddags ten 2 ure, in het lokaal van publieke verkopenen aldaar, van twee prachtige ijzeren schroefstoomschepen, de 'Lisbonne' en 'Rio de Janeiro', met hun ameublement en inventaris. Adres voor nadere informaties bij de scheepsmakelaar Van den Bergh Fils aldaar

Op 30 januari 1861 werden ze uiteindelijk aangekocht door het Antwerpse handelshuis Hautermann & Co. en doorverkocht aan Antonio Lopez y Compania Limitada⁴⁰, Cadiz in Spanje op 10 maart 1861. De schepen deden dienst op Zuid-Amerika voor hun nieuwe Spaanse eigenaar als respectievelijk 'Ciudad Condal' en 'Villa de Paris' of ook wel 'Paris' genoemd. De twee op stapel staande schepen werden verkocht aan Saïd Pacha, Onderkoning van Egypte, die de vaartuigen toewees aan de Compagnie Egyptienne de Navigation à Vapeur Medjidié in Alexandria. Kwamen in dienst als 'Mariout' en 'Pasha', later 'Hedjaz'.

Scheepslijst N°19

Rio de Janeiro

Ijzeren schroefstoomschip

Gebouwd in 1856-1857 bij Paul C. van Vlissingen & Pierre Dudlok⁴¹ van Heel, Amsterdam /NI

906⁴² Nrt (585 Nrt⁴³) 1200 Brt

Motor stoom 400 PK⁴⁴

70,2 m l x 5,6 m br x 5,25 m dg (220.0 x 31.5 x 19.0 ft)

1 schroef

600 passagiers

09.04.1857 tewaterlating

Note: NRC 10.04.1857

Rotterdam, 9 april. Aan de fabriekswerf van de heren Paul van Vlissingen en Dudlok van Heel, is heden middag ten 2 ure met goed gevolg te water gelaten het, voor rekening van de

te Antwerpen gevestigde Société Belge de Bateaux à Vapeur entre la Belgique & l'Amérique

de Sud, eerste gebouwde schroefstoomschip, bestemd voor de vaart van Antwerpen op Rio-

Janeiro; terwijl daarna onmiddellijk de kiel is gelegd van het vierde voor genoemde maatschappij op die werf aan te bouwen stoomschip.

11.11.1857-30.01.1861 'Rio de Janeiro' S.A. Société Belge de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et l'Amérique du Sud, Antwerpen /Be

⁴⁰ Zie onderaan artikel

⁴¹ hoogstwaarschijnlijk Dudok ?

⁴² volgens oude meting van voor 1836

⁴³ volgens nieuwe meting na 1836

⁴⁴ Lloyd's register geeft 180 PK

(mgr. Spilliaert-Caymax)

11.11.1857 van Amsterdam naar Antwerp (hier aangekomen op 12.11)

11.1857 proefvaarten

25.11.1857 in dokken gebracht en opgelegd

Nooit in dienst gevaren voor de Société Belge de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et l'Amerique du Sud

Eind 1859, begin 1860 te koop aangeboden maar geen geïnteresseerde koper

30.1.1861 verkocht aan Hautermann & Co. en doorverkocht aan Antonio Lopez y Cia. uit Spanje

02.1861-10.03.1861 'Ciudad Condal'⁴⁵ Antonio Lopez y Cia, Madrid /Sp

10.3.1861-12.08.1867 'Ciudad Condal' Antonio Lopez y Cia, Barcelona /Sp

officieel onder Spaanse vlag (thuishaven Cadiz)

12.8.1867 (niet in 1877⁴⁶) verloren gegaan nabij Vera Cruz

Note: El Imparcial 21.08.1867:

Op 12.08.1867 ter hoogte van Campeche, op zijn reis van Sisal naar Vera Cruz gezonken ten gevolge van een lekkage van een pakking deksel van de propeller tube, deze was gebroken.

De 'Ciudad Condal' was de 8ste vertrokken uit Havana met 28 passagiers en 51 (?) bemanningsleden en 3 werden er opgepikt in Sisal. Geen duidelijkheid over overlevenden.

Lisbonne⁴⁷

Ijzeren schroefstoomschip

Gebouwd in 1857-1858 bij Paul C. van Vlissingen & Pierre Dudlok van Heel, Amsterdam /NI

906⁴⁸ Nrt (585 Nrt⁴⁹) 1150 Brt

Motor stoom 400 PK⁵⁰

70,2 m l x 5,6 m br x 5,25 m dg (220.0 x 31.5 x 19.0 ft)

1 schroef

600 passagiers

25.06.1857 tewaterlating

Note: NRC 26.06.1857

Rotterdam, 25 juni. Aan de werf van de heren Paul van Vlissingen en Dudlok van Heel is heden namiddag ten twee ure met goed gevolg te water gelaten het voor rekening van de te

Antwerpen gevestigde Société Belge de Bateau à Vapeur entre la Belgique et l'Amerique du

Sud, tweede gebouwde schroefstoomschip, genaamd Lisbonne, bestemd voor de vaart van Antwerpen op Rio-Janeiro.

02.04.1858-30.01.1861 'Lisbonne' S.A. Société Belge de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et l'Amerique du Sud, Antwerpen /Be

(mgr. Spilliaert-Caymax)

02.04.1858 vanuit Hellevoetsluis in Antwerpen aangekomen

10.04.1858 proefvaarten en nadien opgelegd in dokken

Nooit in dienst gevaren voor de Société Belge de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et l'Amerique du Sud

⁴⁵ oude naam voor Barcelona

⁴⁶ in 1872 was er al een andere 'Ciudad Condal' in dienst, namelijk de voormalige 'Washington')

⁴⁷ op stapel gezet als 'Fernambouc' of 'Pernambouc', bron Christian de Saint Hubert

⁴⁸ volgens oude meting van voor 1836

⁴⁹ volgens nieuwe meting na 1836

⁵⁰ Lloyd's register geeft 180 PK

Eind 1859, begin 1860 te koop aangeboden maar geen geïnteresseerde koper
30.1.1861 verkocht aan Hautermann & Co. en doorverkocht aan Antonio Lopez y Cia. uit Spanje
02.1861-10.03.1861 'Paris'⁵¹ Antonio Lopez y Cia, Madrid /Sp
10.3.1861-1871 'Paris' Antonio Lopez y Cia, Barcelona /Sp
officieel onder Spaanse vlag (thuishaven Cadiz)
1871 verkocht
FFW

Bahia

Ijzeren schroefstoomschip

Gebouwd in 1857-1858 bij Paul C. van Vlissingen & Pierre Dudlok van Heel, Amsterdam /NI

906⁵² Nrt (585 Nrt⁵³) 1200 Brt

Motor stoom 210 PK

70,2 m l x 5,6 m br x 5,25 m dg (220.0 x 31.5 x 19.0 ft)

1 schroef

29.05.1857 tewaterlating

Besteld door S.A. Société Belge de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et l'Amerique du Sud, Antwerpen /Be als 'Bahia'.

Note: NRC 30.05.1858

Rotterdam, 29 mei. Heden is te Amsterdam van de scheepswerf van de Koninklijke Fabriek van Stoom- en Andere Werktuigen van de heren Paul van Vlissingen en Dudok van Heel met

goed gevolg te water gelaten een aldaar voor rekening van de onderkoning van Egypte nieuw gebouwd ijzeren stoomschip.

intended for Société Belge de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et l'Amérique du Sud

NRC 25.09.1858

Shields, 22 september. Heden is alhier gearriveerd het in Nederland voor rekening ener Turkse rederij gebouwde stoomschip MARIBOUT (note: Mariout). Zodra het vaartuig zich van kolen

voorzien heeft, vertrekt het naar Turkije.

(opm: een van de bij Van Vlissingen & Dudok van Heel te Amsterdam voor rekening van de onderkoning van Egypte gebouwde stoomschepen)

Tussen 1858-1860 op stapel verkocht aan Saïd Pacha, onderkoning van Egypte, welke het schip toevertrouwde aan de Compagnie Egyptienne de Navigation à Vapeur Medjidié, Alexandria /Egypte, nieuwe naam 'Mariout'

FFW

Pasha

Ijzeren schroefstoomschip

Gebouwd in 1857-1858 bij Paul C. van Vlissingen & Pierre Dudlok van Heel, Amsterdam /NI

906⁵⁴ Nrt (585 Nrt⁵⁵) 1200 Brt

Motor stoom 210 PK

70,2 m l x 5,6 m br x 5,25 m dg (220.0 x 31.5 x 19.0 ft)

⁵¹ ook als 'Villa de Paris' bekend

⁵² volgens oude meting van voor 1836

⁵³ volgens nieuwe meting na 1836

⁵⁴ volgens oude meting van voor 1836

⁵⁵ volgens nieuwe meting na 1836

1 schroef

04.1858 tewaterlating

Besteld door S.A. Société Belge de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et l'Amerique du Sud, Antwerpen /Be als 'Pasha'.

Note: As according to the yearly report of the Amsterdam Harbour and Dockmaster for 1858 this ship was launched as 'Pasha'. (or 'Saïd' ??)

Tussen 1858-1860 op stapel verkocht aan Saïd Pacha, onderkoning van Egypte, welke het schip toevertrouwde aan de Compagnie Egyptienne de Navigation à Vapeur Medjidié, Alexandria /Egypte, nieuwe naam 'Hedjaz'⁵⁶.

Bijlage:

Note: NRC 21.11.1858

Rotterdam, 20 november. Het stoomschip 'Rosette', kapt. Dijker, van Amsterdam naar Alexandrie (Egypte), is de 9e dezer met enige schade te Malta uit zee teruggekomen.

(opm:

een van de door Paul van Vlissingen en Dudok van Heel te Amsterdam voor Egypte gebouwde stoomschepen).

Bovenstaande note geeft 'Rosette' als naam voor een Egyptisch vaartuig uit die tijd, wat mij enigszins onwaarschijnlijk lijkt. Eerder wordt hier denk ik verondersteld dat dit schip wel degelijk de 'Pasha' was. Het schip ondernam de enkele reis naar Egypte als 'Rosette'. De eigenaar van de 'Hedjaz' (note: 'Hadjaz') was door Lloyd's register beschreven als Vlissingen met thuishaven Antwerpen, dus een mix van drie mogelijke scenario's. Mijn veronderstelling is dat de 'Rosette' voor de enkele reis naar Egypte het eigenaarschap was van Van Vlissingen & Van Heel met thuishaven Antwerpen en bij aankomst overgedragen werd aan de onderkoning van Egypte en dan de naam 'Pasha' (of 'Saïd') kreeg.
FFW

Antonio Lopez y Compania Limitada, Madrid /Spanje

'In de eerste 10 jaar (1856-1866)⁵⁷ van deze maatschappij op Europese bodem werden 6 ex. Belgische schepen aangekocht door Antonio Lopez. Deze kwamen allemaal voort uit mislukte Belgische initiatieven om een stoomvaart verbinding vast te leggen tussen België en Zuid-Amerika, voornamelijk Brazilië.'

Opgericht in Santiago de Cuba (Cuba) in 1850 door Antonio Lopez tezamen met zijn broer Claudio en Patricio en Joaquin de Satrústegui. Samen richtten ze een kustvaartdienst tussen Guantanamo en Santiago op, waardoor het eiland volledig werd gerond. De dienst werd gemachtigd door de centrale overheid op 5 maart 1851.

Voor dit doel gebruikt ze de rader stoomboot 'General Armero' gebouwd in Philadelphia /USA en te water gelaten op 10 April 1852.

In 1853, na het uitbreken van een Cholera epidemie, verliet Antonio Lopez Havana en vestigde zich in Barcelona. De kustvaartdienst in Cuba werd verder geleid vanuit Madrid. Hij stichtte in 1853 in Madrid hiervoor de scheepvaartmaatschappij Antonio Lopez y Compania Limitada. Tezamen met zijn broer Claudio, Patricio & Joaquin de Satrústegui en Carlos & Joaquín Eizaguirre brachten ze een maatschappelijk kapitaal van 1 miljoen peseta's bij elkaar. Zoals hiervoor reeds kon worden opgemerkt werd de rederij vernoemt naar de belangrijkste manager, Antonio Lopez.

⁵⁶ Lloyd's register geeft als naam 'Hadjaz'

⁵⁷ Vanaf de in voege stelling van de eerste Europese scheepvaartlijn

De eerste verbindingslijn van het Iberische schiereiland naar Marseille werd in gebruik genomen op 11 januari 1857 en hiervoor werd een huis gesticht in Alicante. Er werden drie schepen voor aangekocht gebouwd in 1856 bij Denny in Dumbarton in Engeland. Ze droegen de namen 'Alicante', 'Madrid' en 'Marsella'. Deze schepen werden ook ingezet in 1859 voor troepentransport naar Afrika, tijdens de Spaanse Afrikaanse oorlogen. In februari 1861 werden de ex. Belgische stoomschepen 'Rio-Janeiro' en 'Lisbonne' aangekocht en gingen respectievelijk als 'Ciudad Condal' en 'Villa de Paris' (later 'Paris') in dienst op de lijn Alicante-Marseille met als thuishaven Cadiz.⁵⁸ In maart 1861 verhuisde de Maatschappelijke zetel naar Barcelona na het afzien van een dienst naar West-Indië⁵⁹. Toch volgde een aanvraag voor subsidies aan de Spaanse overheid door Antonio Lopez y Compania Limitada om een Trans-Atlantische stoom scheepvaartlijn tussen Spanje en West-Indië te kunnen uitbaten werden verder in 1861-1862 nog eens 5 schepen aangekocht. Op 10 oktober 1861 werd dit project goedgekeurd en gesubsidieerd. De dienst op West-Indië was gebaseerd op het vervoer van correspondentie en passagiers, maar ook op slavenhandel tussen de koloniën en Spanje. De aangekochte schepen waren de ex. Belgische schepen 'Constitution', 'Belgique', 'Duc de Brabant', 'Congres' & 'Leopold I' (bij Antonio Lopez respectievelijk als 'Canarias', 'Cantabria', 'Isla de Cuba', 'España' & 'Santo Domingo'). Ook een zesde (niet ex. Belgisch) schip werd aangetrokken, namelijk de ex. 'Vigo' (bij Antonio Lopez respectievelijk als 'Isla de Puerto Rico'). Allen werden ingezet op de juist nieuw verworven Trans-Atlantische lijn naar de Spaanse Koloniën. Het logistiek centrum en thuishaven was Cadiz tot in 1868 alle schepen van de maatschappij werden ingeschreven in Barcelona.

Een overzicht van de aangeschafte schepen tussen 1861 en 1866

1. 'Isla de Cuba' (ex. 'Prince Albert'; ex. Duc de Brabant) (1862-1877 vergaan)
2. 'Santo Domingo' (ex. 'Leopold I') (1861-1866 later 'Santander')
3. 'Cantabria' (ex. 'Belgique') (1862-1862 verloren gegaan op 05.03.1862 voor San Sebastian, La Gomera, Canarische eilanden)
4. 'Canarias' (ex. 'Constitution') (1862-1871 verloren gegaan 13.11.1871 bij Santa Maria op de Azoren)
5. 'Isla de Puerto Rico' (ex. 'Vigo') (1861-1886 verkocht aan Todd E. Hidalgo-Habana)
6. 'Villa de Paris' (ex. 'Lisbonne') vermeld als 'París' (1861-1871 verkocht)
7. 'Ciudad Condal' (ex. 'Río Janeiro') (1861-1867 verloren Veracruz)
8. 'España' (ex. 'Congres') (1861-1890 verkocht aan H. Haynes)
9. 'Príncipe Alfonso' (1863-1868 nieuwbouw, later 'Guipúzcoa' (1869-1890))
10. 'Infanta Isabel' (1863-1868 nieuwbouw, later 'Comillas' (1869-1890))
11. 'Antonio López' (1866-1882 nieuwbouw, later 'P. de Satrústegui' (1882-1892))
12. 'Santander' (ex. 'Santo Domingo') (1866-1872 verkocht naar Engeland)



bij

Nummers 9 tot 11 allen gebouwd bij Denny, Dumbarton in Engeland.

⁵⁸ Deze 2 vaartuigen waren voorzien voor de Trans-Atlantische oversteek naar Cuba maar deze werd maar goedgekeurd door de Spaanse overheid op 10 oktober 1861, de 'Ciudad Condal' werd zeker af en toen ingezet op de Trans-Atlantische vaart maar over de 'Paris' bestaat hierover twijfel deze voer vooral op de lijn Alicante-Marseille

⁵⁹ Cuba, Puerto Rico en Santo Domingo

De rederij Antonio Lopez y Compania Limitada nam nog ruimere uitbreiding en er werden steeds meer schepen in de vaart gebracht en uiteindelijk omgezet in 1881 naar de Sociedad Anonima Compañía Trasatlántica in Barcelona. Antonio Lopez bleef tot aan zijn dood in 1883 een belangrijk persoon binnen deze organisatie, waarna zijn zoon de familie business overnam.

Biografie Antonio Lopez



(Comillas, Cantabria, 1817 - Barcelona, 1883)

Reder en koopman, geboren in een Comillas, in de provincie Cantabria, op 13 april 1817. Zijn vader overleed als hij 2 jaar was. Zijn moeder kon amper voor hem en zijn 2 broers zorgen. Op veertienjarige leeftijd trok hij naar Cuba en zette daar een bloeiende zaak op en werd een respectabele koopman. In 1848 trouwde hij met Luisa Bru. In 1853 installeerde hij zich in Barcelona, na het uitbreken van een cholera-epidemie in Havana, tezamen met zijn vrouw en zijn drie kinderen (Maria Luisa, Isabel en Antonio). Antonio stierf jong en de op 15 mei 1854 geboren Claudio was voorbestemd om in zijn vaders voetstappen te treden. In Spanje was hij gebezigd in het bankwezen, tabakhandel, de mijnbouw, slavenhandel, scheepvaart en had hij zijn eigen scheepsbouwwerf opgericht in de baai van Cadiz met 1200 werknemers. In 1878 werd hij benoemd tot markies van Comillas. Hij stierf in 1883 op 66-jarige leeftijd.

Antonio Lopez wordt nog steeds geëerd in Barcelona. Een standbeeld werd van hem opgericht op een plein dat naar hem vernoemd werd, ook kreeg hij een ruimte gewijd aan zijn naam in het Maritiem Museum van Barcelona.

In 2010 heeft de organisatie SOS Racisme in de stadsraad van Barcelona gevraagd om de terugtrekking van dit monument, naar aanleiding van de het verleden van Antonio Lopez als slavenhandelaar.



Plaça d'Antonio López in Barcelona met zijn standbeeld

Sources:

Nautibel
Wikipedia
Antwerpen, hoofdstad van handel en kunst /G. Beetemé
Belgische Wetsartikelen
Précurseur
Eigen archief

2010

Beursmakelaar Bernard Busschaert Dubbele Award laureaat



De passie voor vermogensbeheer

Dumortierlaan 141 • B 8300 Knokke

Tel: +32 50 47 40 00 • Fax: +32 50 47 40 07 • e-mail: bbu@leleux.be

Bagger- en vlottend aannemersmaterieel

Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel van 19 juni tot en met 16 oktober 2012 (by wilfran)

BRABO sleephopperzuiger, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – toestemming tot inschrijving in het rompbevrachtingsregister van Turkije (thuishaven Istanbul, roepnaam TCVP3) – scheepshypotheekbewaring: 20/09/2012.

NILE RIVER sleephopperzuiger, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht & N.V. Baggerwerken Decloedt & Zn uit Oostende (rompbevrachter Tideway B.V. uit Breda /NI) – Toestemming verlenging bareboat registratie in Nederland voor 5 jaar – scheepshypotheekbewaring: 10/08/2012.

PALLIETER sleephopperzuiger, eigendom van de S.A. Dredging International (Luxembourg) uit Windhof, Luxembourg – nieuwe zeebrief nr. ZA 1070 (vorige zeebrief vervallen).

PINTA splijtbak, eigendom van de N.V. Vlaamse Bagger Maatschappij uit Hostade-Aalst (Exploitant: N.V. Ondernemingen Jan De Nul uit Hostade-Aalst) – nieuwe zeebrief nr. ZA 1071 (vorige zeebrief vervallen).

REYNAERT sleephopperzuiger, eigendom van de S.A. Dredging International (Luxembourg) uit Windhof, Luxembourg – doorhaling registratie op 06/09/2012.

CROCODILE ponton, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – nieuwe zeebrief nr. ZA 1073 (vorige zeebrief vervallen).

DN 18 ponton, eigendom van de Ondernemingen Jan De Nul N.V. uit Hofstade-Aalst – zeebrief nr. ZA 1068, uitgereikt op 07/08/2012 – toekenning roepnaam (ORQR) – scheepshypotheekbewaring: 30/07/2012.

DN 73 werkvaartuig, eigendom van de Ondernemingen Jan De Nul N.V. uit Hofstade-Aalst – doorhaling registratie op 14/08/2012.

GRUTTO personeelsvaartuig, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – nieuwe zeebrief nr. ZA 1064 (vorige zeebrief vervallen).

MICHAEL ponton, eigendom van de N.V. Depret uit Zeebrugge – nieuwe zeebrief nr. ZA 1069 (vorige zeebrief vervallen).

REIGER personeelsvaartuig, eigendom van de N.V. Dredging International uit Zwijndrecht – nieuwe zeebrief nr. ZA 1074 (vorige zeebrief vervallen).

STREAM peilvaartuig, eigendom van de B.V.B.A. Reynaert-Versluys uit Middelkerke (Leffinge) – nieuwe zeebrief nr. ZA 1067 (vorige zeebrief vervallen).

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Belgische binnenschepen die uitsluitend in een beperkt vaargebied langs de Belgische kust varen vanaf 19 juni tot en met 16 oktober 2012
(by wilfran)

INVENTORY motortankschip, thuishaven Remich (Lux), eigendom van de S.A.R.L. Amelie Shipping uit Remich, Groot-Hertogdom Luxemburg – nieuwe inschrijving.

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

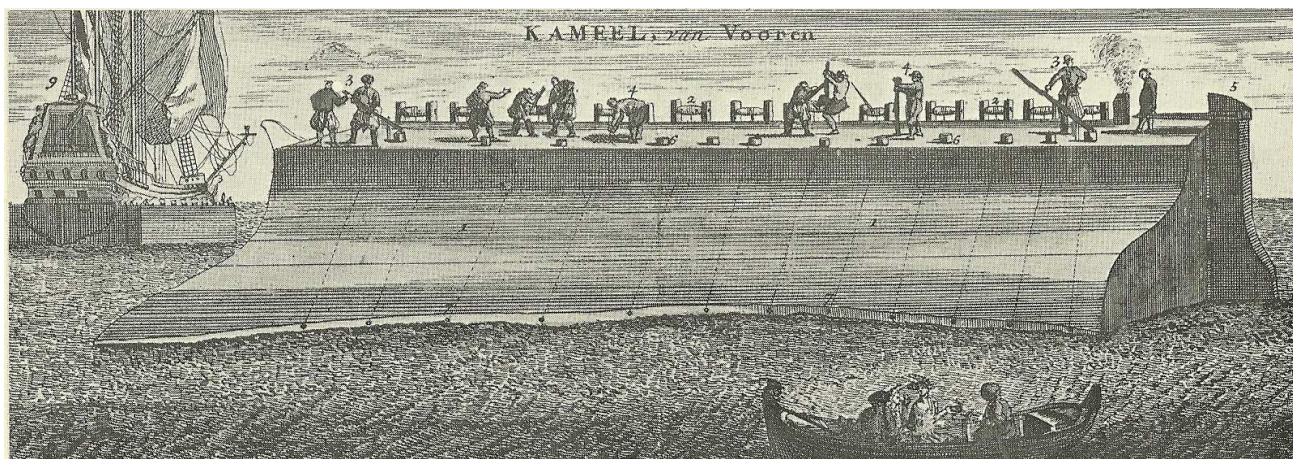
Geregistreerde motorboten en zeiljachten vanaf 1 januari tot en met 16 oktober 2012 (by wilfran)

PAFLO motorboot, eigendom van Van Hool Luc uit Lier – nieuwe inschrijving, schepshypotheekbewaring: 07/05/2012.

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Onze oude zeilschepen

SCHEEPSKAMEEL? NOOIT VAN GEHOORD



Binnen- en buitenbrengen van zeeschepen door daartoe gespecialiseerd personeel is nog betrekkelijk jong. Het is tenslotte slechts gedurende de laatste honderd jaar dat men steeds grotere schepen is gaan bouwen, onder meer door ijzer en staal in de scheepsbouw te gebruiken. De toegangswegen naar de havens diep in het binnenland bleven echter smal, zodat zeer opletend moest genavigeerd worden. Vandaar dat men niet langer op eige kracht en onder volle stoom de haven kwam binnenvaren. Men verliet zich liever op de stielkennis en de wendbaarheid van sleepboten om zonder stranden tot aan de aanlegplaats te geraken. Het bleek trouwens dat door de sterk toegenomen waterverplaatsing de oevers en dijkwerken beschadigd werden indien een te grote snelheid werd aangehouden. Bij lagere snelheid daarentegen is de druk op het roer onvoldoende. Het schip werd onbestuurbaar en men moet wel beroep doen op hulp van buitenaf.

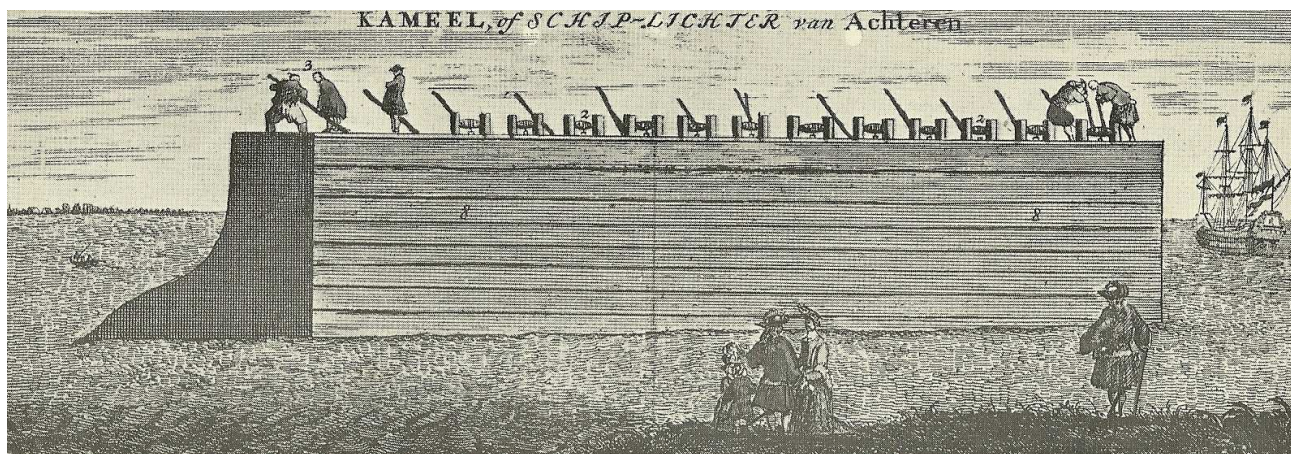
Het is eigenlijk de ontwikkeling van de stoommachine die het slepersbedrijf in het leven heeft geroepen. Zeilschepen moesten soms dagen voor anker liggen aan de riviermond, wachtend op een gunstige wind om hen stroomopwaarts te brengen. Het was hen wat waard om zich te kunnen vastmaken aan het zozeer verguisde rookspuwend mormel dat ineens onmisbaar bleek.

Een ander probleem is de te grote diepgang van de in- en uitgaande schepen. Ook hier moet de wal ter hulp komen. Er zijn twee oplossingen, ofwel baggert men een vaargeul ofwel... licht men het schip op, zoals in Amsterdam in de XVIIIe eeuw.

De schepen van de Oost-Indische Compagnie waren een korte tijd zeer in tonnenmaat toegenomen en om in het IJ, de Amsterdamse binnenhaven te komen moest een ondiepe drempel gepasseerd worden: de Pampus.

Door de goede zorgen van een speciale gilde, in zekere zin de voorlopers van onze slepers, werd een binnenkomend schip verwelkomd door een paar "scheepskamelen of – lichters". Dat waren logge, vierkante bakken langs een zijde uitgehold om mooi te kunnen aansluiten bij de ronde scheepsrump. Ze zijn met elkaar verbonden door een dozijn kabels die elk door een windas aan dek kunnen aangehaald worden. Bij een schip gekomen laat men beide bakken vol water lopen, zodat ze zinken en de bovenkant gelijk komt met het oppervlak. De touwen worden onder de kiel geschoven en aangehaald tot de twee bakken klem komen zitten aan bak- en stuurboord. En dan pompen maar. Naarmate het water uit de lichters stroomt, verhoogt het drijfvermogen van het geheel. Heel de santeboetiek stijgt enkele meters en men zijlt zonder moeilijkheden over de ondiepte. Het systeem werd in 1688 uitgekien en werd tachtig jaar later nog steeds toegepast, zoals blijkt uit tekeningen van Cornelis Kribber (1745-1785).

Doch stilaan komt een andere haven zich aanmelden en zal Amsterdam uiteindelijk overvleugelen. Rotterdam, gelegen aan een diepe waterweg, had geen lapmiddelen nodig om grote schepen te kunnen ontvangen. De scheepslichter had zijn tijd gehad en alleen de benaming bleef in de binnenscheepvaart voortleven.



Bron: Overgenomen uit Telstar en was samengesteld door Dirk Coutereels

Boetiek BSA

wilfran35@hotmail.com

Compilatie van 5 films op 2 DVD's voor de prijs van 25 € (incl. verzending)

- Reizen van Federal Ottawa en Federal Hudson 1980
- Reizen van Yaffa 1977 en Deloris 1981

The Crossing op 1 DVD voor de prijs van 15 € (incl. verzending)

- Federal Maas (trip op de hoge meren (seaway) van Duluth naar Rotterdam)

Foto's koopvaardij schepen, sleepers, vissersschepen, baggerschepen, sleepers enz..

- foto A4 formaat voor 15 € per stuk
- foto van 15 x 10 cm voor 4 € per stuk

Lijst beschikbare schepen op aanvraag

Vragen en antwoorden

In deze rubriek kunnen er vragen gesteld en/of antwoorden bekomen worden omtrent alle Belgische koopvaardij schepen. Ons mail adres:

wilfran35@hotmail.com

Vragen:

- Zoek informatie over dab-vloot, de vloot van de overheid, alle informatie is welkom (wilfran)
- Zoek allerhande info's over onze Belgische scheepswerven, foto's, bouwlijsten, artikels, enz.

Antwoorden:

Gevraagd – Aangeboden

Leden plaatsen hun advertentie gratis voor niet leden is de prijs 1 € per begonnen regel (arial-12)

wilfran35@hotmail.com

Gevraagd:

Boeken:

- Academie van Marine van België, mededelingen boek VI (Uitgegeven door de Sikkels in Antwerpen)
 - Academie van Marine van België, mededelingen boek VIII (idem)
 - Academie van Marine van België, mededelingen boek XX (idem)
 - Academie van Marine van België, mededelingen boek XXII en latere edities (idem)
 - Anvers, métropole du commerce et des arts, Anvers 1886
- email wilfran35@hotmail.com, geef goede prijs voor goed exemplaar

Archiefmedewerker gevraagd, Man/Vrouw

Liefst uit de maritieme wereld met kennis van onze schepen en rederijen
Kennis Engelse en franse taal gewenst.

Contact

belgian.ships@skynet.be of 0484/36.60.99

Aangeboden:

Academie van Marine van België, mededelingen boek X (Uitgegeven door de Sikkels in Antwerpen) 20 €
email wilfran35@hotmail.com



Inhoud BSA-magazine 12:

Voorwoord	Blz. 2
Abonnementen	Blz. 2
Clubnieuws	Blz. 3
Aanvullingen & verbeteringen vorige magazines	Blz. 4
Wijzigingen in onze koopvaardijvloot van 19 juni tot en met 16 oktober 2012	Blz. 4
ss Alfred Kreglinger	Blz. 5
Zee duwvaart een interessant experiment	Blz. 7
Wijzigingen geregistreerde zeeschepen ingezet voor de DAB Vloot	Blz. 16
Wijzigingen Koninklijke jachten	Blz. 16
Hovercrafts en jet foils bij de R.M.T.	Blz. 16
Interprovinciale stoombootdiensten Flandria N.V., Antwerpen	Blz. 23
Wijzigingen in onze visserijvloot van 19 juni tot en met 16 oktober 2012	Blz. 24
Extra visserij nieuws	Blz. 26
Wijzigingen in onze sleepbootvloot van 19 juni tot en met 16 oktober 2012	Blz. 26
Union Towing and Transportation Ltd. /UK (U.T.T.)	
van 01/01/1974 tot 31/12/1979	Blz. 29
Why is a ship called she?	Blz. 36
Rariteiten op het water	Blz. 37
S.A. Société Belge de Bateaux à Vapeur entre la Belgique et l'Amerique du Sud (1854-1859)	Blz. 38
Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel van 19 juni tot en met 16 oktober 2012	Blz. 46
Belgische binnenschepen die uitsluitend in een beperkt	

vaargebied langs de Belgische kust varen vanaf 19 juni tot en met 16 oktober 2012	Blz. 47
Geregistreerde motorboten en zeiljachten vanaf 1 januari tot en met 16 oktober 2012	Blz. 47
Scheepskameel? Nooit van gehoord	Blz. 47
Boetiek B.S.A.	Blz. 49
Vragen en antwoorden	Blz. 49
Gevraagd en aangeboden	Blz. 49



Samensteller magazine sinds het eerste nummer:
Willy Franck (wilfran)

Einde van ons 12^{de} BSA-magazine